

TS/PR

P.V. MOTP 59

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 5 février 2026

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 6 juin 2024 et des 8, 15 et 19 janvier 2026
2. 8457 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8536 Projet de loi modifiant :
1° la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des bâtiments publics
2° la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8607 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 8605 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux

- Désignation d'un rapporteur
6. 8553 Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen des articles
- Examen de l'avis du Conseil d'État

7. 8594 Projet de loi relative à la construction de bâtiments administratifs pour l'ESM (European Stability Mechanism) et pour l'État à Luxembourg-Kirchberg
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen des articles
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
8. 8668 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'article unique
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
9. 8467 Projet de loi relative à la gestion, la conservation, l'accès et la confidentialité des enregistrements des communications de fond et de l'environnement sonore sur les postes de travail des contrôleurs aériens
 - Rapporteur : Madame Mandy Minella
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
10. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Hansen, M. Michel Lemaire, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, M. Meris Sehovic

Mme Sylvie Siebenborn, Mme Félicie Weycker, Mme Vénére Dos Reis, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Martine Schmitt, Mme Michaela Maus, de l'Administration des bâtiments publics

M. Alain Bombardella, M. Florent Puraye, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Charles Weiler

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 6 juin 2024 et des 8, 15 et 19 janvier 2026

Les projets de procès-verbal des réunions du 6 juin 2024 et des 8, 15 et 19 janvier 2026 sont adoptés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8457 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le « modèle avec rapport et sans débats ».

**3. 8536 Projet de loi modifiant :
1° la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des bâtiments publics
2° la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées**

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

À une question de Monsieur Michel Lemaire (ADR) relative à la compétence linguistique, il est répondu que la fonction de Directeur adjoint constitue une fonction de fonctionnaire de l'État.

Il est précisé que la nouveauté réside dans la possibilité, désormais ouverte, pour une personne externe à l'administration de présenter sa candidature à ce poste.

Il est toutefois souligné que, s'agissant d'un poste de direction, l'accès à cette fonction demeure réservé aux ressortissants luxembourgeois. Les candidats doivent, en conséquence, satisfaire à l'ensemble des conditions ordinaires requises pour l'accès au statut de fonctionnaire de l'État.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le « modèle avec rapport et sans débats ».

4. 8607 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le « modèle de base ».

5. 8605 **Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux**

La commission parlementaire décide de désigner Monsieur Marc Hansen (DP) rapporteur du projet de loi.

Il est retenu que dans une seconde étape un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de commission parlementaire.

6. 8553 **Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

À titre liminaire, Madame Mandy Minella (DP) est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé, dans un second temps, à la présentation du projet de loi ; pour le détail, il y a lieu de se référer au document parlementaire n° 8553⁰.

Le projet de loi n° 8553 s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Ciel unique européen. En vertu de la réglementation européenne applicable, les États membres de l'Union européenne sont tenus d'instaurer des sanctions « efficaces, proportionnées et dissuasives » en cas d'infraction au cadre normatif.

Les autorités luxembourgeoises ont été saisies par la Commission européenne, en avril 2023, dans le cadre du mécanisme EU Pilot. La Commission sollicite des informations complémentaires quant au système national de sanctions applicable dans le domaine du Ciel unique européen.

Le système luxembourgeois de sanctions étant considéré comme incomplet, le cadre juridique national est jugé non conforme. En conséquence, la Commission européenne a ouvert, en avril 2024, une procédure d'infraction à l'encontre du Luxembourg.

Le projet de loi a pour objet de remédier à cette situation de non-conformité. Il prévoit l'introduction d'un régime de sanctions, ce qui implique la modification de plusieurs dispositions législatives nationales, notamment :

- la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de services de navigation aérienne ;
- la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Ces modifications permettent d'introduire des sanctions à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne, des organismes de formation des contrôleurs aériens, des organismes gestionnaires d'aéroports ainsi que des usagers de l'espace aérien.

Il est en outre précisé que la Direction de l'Aviation Civile (DAC) profite du présent projet pour insérer une base légale habilitant l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA à procéder au recouvrement des amendes administratives prononcées par la DAC en cas de non-respect des

dispositions relatives aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors des voyages aériens.

Il est relevé que les sanctions envisagées revêtent, en pratique, un caractère essentiellement préventif et théorique. Des mécanismes de contrôle existent d'ores et déjà afin de prévenir toute violation des obligations applicables. Ainsi, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), en tant qu'employeur des contrôleurs aériens, veille à ce que ceux-ci disposent des licences requises, à ce que celles-ci soient renouvelées en temps utile et à ce que les certificats médicaux soient valides.

Il en va de même pour les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes, qui sont soumis à une multitude d'obligations spécifiques. En cas de manquement constaté, des sanctions administratives peuvent être prononcées, le cas échéant par le ministre compétent.

Il est toutefois souligné que l'introduction formelle de ces sanctions s'impose afin d'assurer la conformité complète du droit national aux exigences européennes et d'éviter l'engagement ou la poursuite d'une procédure d'infraction dans le cadre du mécanisme EU Pilot, lequel assure le contrôle de la correcte transposition et mise en œuvre des textes européens.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que :

Monsieur Marc Goergen (Piraten) pose la question de la situation d'une école de pilotage récemment évoquée dans la presse, se demandant si une telle structure tombe sous le champ d'application des sanctions prévues par le projet de loi, ou si elle demeure en dehors de celui-ci. Il interroge en outre le représentant ministériel sur l'existence éventuelle d'un régime de sanctions applicable aux écoles de pilotage si celles-ci ne sont pas couvertes par le dispositif en discussion.

En réponse, le représentant du ministère précise que les écoles de pilotage ne relèvent pas du champ d'application du présent projet de loi. Il indique que ces structures ne constituent pas, dans ce contexte, des activités commerciales visées par le cadre normatif du Ciel unique européen.

Il ajoute que le dispositif en projet concerne essentiellement les acteurs intervenant dans l'aviation civile commerciale, notamment les opérateurs assurant des vols à destination ou au départ du Luxembourg. Les activités relevant de l'aviation sportive ou exercées à titre amateur ne sont, partant, pas couvertes par les sanctions prévues dans le cadre du présent texte.

La commission parlementaire procède encore à l'examen de l'avis du Conseil d'État :

Dans son avis du 18 novembre 2025, le Conseil d'État relève que le paragraphe 3 sanctionne le défaut de mise en place d'un système de gestion « efficace », conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/373. Il estime que le qualificatif « efficace » revêt un caractère superfétatoire, dans la mesure où le règlement d'exécution précité définit avec une précision suffisante les critères auxquels doit répondre le système de gestion.

Il est exposé, à cet égard, que la disposition nationale reprend littéralement la formulation du texte européen, lequel prévoit expressément l'instauration d'un

« système de gestion efficace » destiné à assurer le respect des obligations applicables.

La commission estime que, dans un souci de stricte conformité et de fidélité à la norme européenne, il convient de maintenir cette formulation telle quelle dans le dispositif national.

Il est souligné que la suppression ou le maintien du terme « efficace » ne modifie en rien la substance des obligations imposées, celles-ci découlant directement du règlement européen.

Concernant l'intitulé, le Conseil d'État estime qu'il convient d'ajouter un deux-points après les mots « portant modification ». Par ailleurs, il convient de passer à la ligne après ce deux-points ainsi qu'après chaque acte énuméré. Par ailleurs, il est conseillé d'énumérer les actes destinés à être modifiés dans l'ordre chronologique de ceux-ci, en commençant par le plus ancien. Cette observation vaut également pour le dispositif de la loi en projet, où l'ordre des articles 1^{er} et 2 est à inverser en conséquence.

Par conséquent, la Haute Corporation estime que l'intitulé de la loi en projet sous revue est à reformuler comme suit :

Projet de loi portant modification :

1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

2° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ».

La commission parlementaire décide de reprendre cette suggestion.

Par ailleurs, les autres observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État sont accueillies favorablement et par conséquent reprises par la commission parlementaire.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

7. 8594 **Projet de loi relative à la construction de bâtiments administratifs pour l'ESM (European Stability Mechanism) et pour l'État à Luxembourg-Kirchberg**

À titre liminaire, il est rappelé qu'une présentation PowerPoint est parvenue aux membres de la commission parlementaire, annexée à la présente.

Il est expliqué qu'il s'agit d'un projet de loi de financement relatif à la construction de trois immeubles administratifs au Kirchberg : un bâtiment destiné au Mécanisme européen de stabilité (MES) et deux bâtiments destinés à l'État luxembourgeois.

Il est rappelé que, conformément à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur la comptabilité de l'État, tout projet dont le coût global dépasse le seuil légal doit faire l'objet d'une loi de financement spécifique. En l'espèce, le coût total du projet s'élève à 420 millions d'euros.

Le programme prévoit la réalisation de trois immeubles administratifs :

- un bâtiment pour le MES, d'une capacité d'environ 350 postes de travail ;
- un bâtiment pour le ministère des Finances ;
- un bâtiment destiné aux juridictions administratives, à savoir la Cour administrative et le Tribunal administratif.

Il est précisé que le projet revêt un caractère classique en matière de loi de financement. L'article 1^{er} prévoit initialement un budget global pour les trois immeubles. Il est toutefois relevé que deux des bâtiments étatiques sont structurellement liés, notamment par des sous-sols communs. Le Conseil d'État a soulevé certaines observations à cet égard, lesquelles ont donné lieu à des amendements gouvernementaux déjà adoptés.

S'agissant de l'implantation, les trois bâtiments seront érigés au Kirchberg, au sein du quartier européen, à proximité immédiate du Parlement européen, de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Commission européenne.

Le bâtiment du MES se compose notamment d'un atrium central, de plusieurs étages de bureaux modulables, d'un restaurant d'entreprise, de salles de réunion et de conférence ainsi que d'espaces sociaux. Les sous-sols comprennent des emplacements de stationnement, des infrastructures pour vélos et un centre de santé. Un pavillon d'entrée distinct est prévu pour les contrôles de sécurité.

Le bâtiment destiné aux juridictions administratives est conçu comme un immeuble compact principalement affecté à des bureaux, tandis que celui du ministère des Finances comprend un socle et une tour de plusieurs niveaux. Les deux immeubles étatiques disposent de sous-sols communs comprenant parkings, locaux techniques, vestiaires et douches.

Il est souligné que l'aménagement extérieur prévoit une forte intégration paysagère, avec des espaces verts significatifs et une grande axe centrale réservée aux piétons et aux cyclistes. Les bâtiments sont conçus de manière compacte afin de préserver un maximum de surface verte.

D'un point de vue technique et environnemental, les immeubles répondent aux standards énergétiques les plus élevés (classe énergétique AAA). Ils visent une certification DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) niveau platine. Le concept repose notamment sur le recours à des pompes à chaleur, à la géothermie, à des installations photovoltaïques en toiture et en façade, ainsi qu'à un système optimisé de gestion des eaux, incluant des citernes de récupération d'eau pluviale. Les bâtiments sont conçus comme des « smart buildings », permettant une gestion technique performante et durable des ressources.

L'ensemble représente une surface brute d'environ 61 300 m², un volume de 246 650 m³ et des aménagements extérieurs d'environ 9 800 m².

Sur le plan financier, le coût total du projet s'élève à 420 millions d'euros toutes taxes comprises.

À titre indicatif :

- le bâtiment du MES représente un coût total d'environ 160 millions d'euros ;
- le bâtiment des juridictions administratives environ 73,5 millions d'euros ;
- le bâtiment du ministère des Finances environ 186 millions d'euros.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que :

Madame la Présidente Corinne Cahen (DP) s'interroge, en premier lieu, sur le calendrier prévisionnel du projet et demande quel serait, dans l'hypothèse la plus favorable, le délai d'achèvement des travaux.

Elle s'enquiert, en second lieu, des modalités de financement du bâtiment destiné au MES, notamment à la lumière de la ventilation budgétaire opérée à la suite de l'avis du Conseil d'État. Elle demande si le coût de ce bâtiment est intégralement supporté par l'État luxembourgeois ou s'il fait l'objet d'un partage avec d'autres partenaires européens.

En réponse, le représentant du ministère indique que l'achèvement des trois bâtiments est prévu pour l'année 2029, voire 2030 dans une hypothèse prudente.

S'agissant du bâtiment du MES, il est précisé qu'un accord-cadre en fixe les modalités financières. Celui-ci détermine notamment le moment à partir duquel le MES procède au remboursement des sommes avancées par l'État luxembourgeois, à savoir en principe à compter de la réception du bâtiment.

Il est ajouté que l'État luxembourgeois bénéficie d'un droit de préemption sur l'immeuble concerné. En tout état de cause, toute cession du bâtiment devra faire l'objet d'une nouvelle loi soumise au parlement.

Monsieur Yes Cruchten (LSAP) indique ne pas comprendre pleinement la raison pour laquelle un seul projet de loi de financement est présenté pour les trois bâtiments. Il relève qu'en l'état un bâtiment est destiné au MES et deux à l'État luxembourgeois et s'interroge dès lors sur l'opportunité de regrouper les trois constructions dans un seul projet plutôt que de prévoir au moins deux projets distincts. Il demande si cette approche présente un avantage particulier, notamment en matière de procédure ou d'adjudication.

Il souhaite également obtenir des précisions sur la capacité du bâtiment du MES, prévu pour environ 350 postes de travail, et s'interroge sur le nombre actuel de collaborateurs, afin de déterminer si le projet répond aux besoins présents ou anticipe des besoins futurs.

Par ailleurs, il relève que le nombre d'emplacements de stationnement paraît limité au regard du nombre total de personnes appelées à travailler sur le site et demande des précisions quant au ratio retenu. Enfin, il observe que la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) n'est mentionnée qu'incidemment dans la présentation et souhaite confirmation que l'ensemble du projet est conçu dans le respect des normes applicables en la matière.

Monsieur Marc Hansen s'interroge, pour sa part, sur l'efficience de l'occupation du site. Il demande si le potentiel maximal de construction autorisé par le plan d'aménagement particulier (PAP) a été exploité et si les surfaces prévues permettent de répondre aux besoins à long terme, afin d'éviter la nécessité de nouvelles constructions étatiques quelques années après l'achèvement du projet.

En réponse, le représentant du ministère précise que le projet s'inscrit dans le cadre d'un PAP couvrant l'ensemble du terrain. La réalisation simultanée des trois bâtiments permet d'assurer une cohérence d'ensemble, tant au niveau des accès et des aménagements extérieurs que de l'organisation du chantier, dont la complexité serait accrue en cas de phasage distinct. Les infrastructures communes, notamment les sous-sols et les accès, justifient également une approche intégrée. Les normes de stationnement appliquées correspondent aux prescriptions de la Ville de Luxembourg.

Il est confirmé que les trois bâtiments seront construits concomitamment.

S'agissant de l'accessibilité, il est souligné que le respect des dispositions légales relatives aux PMR constitue une obligation impérative à laquelle le projet se conforme pleinement.

Quant à l'optimisation du potentiel constructible, il est indiqué que les bâtiments intègrent une stratégie à long terme, incluant des réserves de surface. L'affectation définitive du bâtiment du ministère des Finances n'est pas encore arrêtée, celui-ci étant dimensionné de manière à pouvoir accueillir, outre le ministère, d'autres administrations telles que l'Inspection générale des finances (IGF) et la Trésorerie de l'État.

Concernant le MSE, il est précisé qu'environ 300 personnes y travaillent actuellement. Le dimensionnement à 350 postes tient compte d'une évolution prévisible des effectifs, tout en intégrant des modes d'organisation du travail flexibles, tels que le télétravail et le recours à des postes de travail partagés (« smart desk »).

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 19 décembre 2025 :

Dans ses considérations générales, la Haute Corporation note qu'au vu de l'exposé des motifs, le projet de loi sous examen vise à financer la construction de trois bâtiments : deux destinés à répondre aux besoins de l'État, plus précisément des juridictions administratives et du ministère des Finances, et un troisième réservé aux activités du MSE.

S'agissant de ce dernier, l'exposé des motifs énonce que « [d]ans l'esprit de coopération entre l'ESM et l'État luxembourgeois, l'ESM a sollicité les autorités nationales pour assurer la maîtrise d'ouvrage du projet. À cette fin, un contrat-cadre fixant les modalités de collaboration entre l'ESM et l'État a été signé en date du 20 juin 2024. » L'exposé des motifs se limite à indiquer que « [l]e contrat-cadre entre l'ESM et l'État précise notamment que le projet repose sur la neutralité budgétaire pour l'État luxembourgeois. En effet, les dépenses liées à la construction du nouveau siège sont autorisées par les États membres de l'ESM, ce qui garantit à l'ESM la mise à disposition des fonds nécessaires au remboursement de l'investissement réalisé par l'État. »

La fiche financière énonce que pour les coûts de construction des parties communes, ceux-ci seraient répartis entre l'État et le MSE proportionnellement aux surfaces bâties, à savoir 37% « à charge » du MSE et 63% à charge de l'État. Pour le bâtiment destiné au MSE, les coûts de consommation et d'entretien annuel seraient directement assumés par lui.

Toutefois, le Conseil d'État constate que les coûts de construction de ce bâtiment MSE ne sont pas encore définis. L'article 4 du projet sous revue entend enfin autoriser l'État à procéder à la vente de tout ou partie des immeubles au MSE. Le Conseil d'État se doit de rappeler que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement « demande de la part des auteurs d'un projet de loi du genre de celui sous examen de déterminer avec toute la précision utile l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des députés d'autoriser ».

Une telle exigence ne se trouve pas satisfaite lorsque la loi prévoit une enveloppe globale pour un ensemble de projets, sans que le coût de chaque projet puisse être déterminé individuellement.

Ainsi, en prévoyant indistinctement une enveloppe globale pour trois bâtiments distincts, la loi en projet ne saurait être lue comme satisfaisant à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé de l'article 2 de la loi en projet. Il exige que la loi en projet prévoie, par le biais de trois articles distincts, une enveloppe individualisée pour le financement de la construction de chaque bâtiment.

Le représentant du ministère relève qu'il s'agit, en l'espèce, d'une situation inédite dans le cadre d'un projet de loi de financement pourtant classique, dans la mesure où le Conseil d'État a émis une opposition formelle au motif d'un manque de transparence.

Le Conseil d'État observe notamment que « les coûts de construction de ce bâtiment ESM ne sont pas encore définis », affirmation qui est nuancée. Il est précisé que l'Administration des bâtiments publics dispose bien d'une ventilation budgétaire par immeuble ; toutefois, le projet de loi initial se limitait à prévoir une enveloppe budgétaire globale pour l'ensemble des trois bâtiments. Il est également rappelé qu'un budget prévisionnel a dû être avancé dans le cadre de l'accord-cadre conclu avec le MSE.

Le Conseil d'État fonde son raisonnement sur l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution révisée, aux termes duquel « Toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou mobilière importante, toute réalisation au profit de l'État d'un grand projet d'infrastructure ou d'un bâtiment considérable ainsi que tout engagement financier important de l'État doivent être autorisés par une loi spéciale. (...) ». Il est souligné que cette disposition constitutionnelle demeure formulée en termes généraux. Le Conseil d'État en déduit néanmoins une exigence accrue de transparence, estimant qu'il conviendrait de prévoir, pour chaque bâtiment, une autorisation distincte, soit sous la forme d'articles budgétaires séparés, soit par une individualisation plus marquée au sein du dispositif légal.

À la suite de ces observations, des amendements gouvernementaux ont été adoptés en Conseil de gouvernement en date du 30 janvier 2026. Le texte est modifié afin de prévoir désormais trois articles distincts, chacun correspondant à l'un des bâtiments concernés. Par ailleurs, l'ancien article 4, relatif à une éventuelle acquisition, est supprimé, étant donné qu'une telle opération nécessitera en tout état de cause l'adoption d'une loi spécifique ultérieure.

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 19 décembre 2025.

À la suite de l'avis du Conseil d'État, le gouvernement estime qu'il échet d'identifier clairement les trois bâtiments à réaliser par l'État, pour ses propres besoins ainsi que pour les besoins du MSE.

Par conséquent, par amendement gouvernemental, il est proposé d'amender l'article 1^{er} comme suit :

Art. 1^{er}. ~~Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction de bâtiments administratifs pour l'ESM (European Stability Mechanism) et pour l'État à Luxembourg-Kirchberg. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction de trois bâtiments administratifs, le premier pour les besoins de « l'European Stability Mechanism (ESM) » le deuxième dénommé « LUX » et le troisième dénommé « ETAT » pour les besoins de l'État, à Luxembourg-Kirchberg.~~

Article 2

Le Conseil d'État renvoie à son opposition formelle émise aux considérations générales à l'encontre de l'article sous examen, quant à la nécessité de définir pour chaque projet l'enveloppe budgétaire afférente.

Articles 3 et 4

Sans observation.

Il est retenu d'attendre l'avis complémentaire du Conseil d'État avant de poursuivre les travaux législatifs.

Madame Corinne Cahen est encore désignée rapporteur du projet de loi.

8. 8668 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

À titre liminaire Monsieur Marc Hansen est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8668⁰.

Le représentant du ministère indique, à titre introductif, que le projet de loi vise à modifier la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

Il précise qu'il s'agit d'adapter l'annexe de cette loi afin d'y inscrire un nouveau projet d'infrastructure dépassant le seuil légal de 60 millions d'euros, en y intégrant son montant ainsi que l'indice des prix de la construction retenu.

Le projet concerne le dernier grand chantier de modernisation de la gare centrale de Luxembourg, à savoir le réaménagement de la tête ouest. Après

près de quinze années de travaux successifs, cette intervention constitue l'ultime étape permettant d'achever l'adaptation complète des infrastructures ferroviaires de la gare centrale.

Le coût total du projet est estimé à 138 millions d'euros.

Le chef du service Gestion Infrastructure des CFL présente ensuite les grandes lignes techniques du projet.

Le projet couvre le secteur situé entre l'arrêt Hollerich et l'entrée ouest de la gare centrale. Il concerne principalement :

- la ligne 5 (ligne de Kleinbettingen) ;
- la ligne 7 (ligne de Pétange) ;
- la courbe de raccordement reliant le triage de Luxembourg au secteur de Hollerich, utilisée notamment par les trains de marchandises desservant les installations pétrolières de Bertrange.

La configuration actuelle présente plusieurs goulots d'étranglement :

- certains tronçons sont à voie unique à l'approche de la gare, ce qui engendre des conflits de circulation et une propagation des retards ;
- des sections communes entre différentes lignes limitent la fluidité du trafic ;
- la mise en service prévue de la nouvelle ligne Luxembourg–Bettembourg en 2027 impose une séparation plus efficace des flux afin de permettre une entrée en gare sans conflits.

Le projet prévoit :

- la dépose complète des voies, aiguillages et plateformes existants ;
- la modernisation du drainage ;
- le renforcement de la plateforme ferroviaire ;
- la pose d'environ 9 kilomètres de nouvelles voies ;
- l'installation de 57 nouveaux aiguillages ;
- l'adaptation de la caténaire, de la signalisation et des équipements de télécommunication.

Dans la gare même, les travaux comprennent :

- l'allongement du quai 1 afin de permettre l'accueil de trains plus longs et d'augmenter ainsi la capacité dans les trains ;
- la création d'un nouveau quai situé derrière la « Fëschhal », impliquant la modification de la façade arrière du bâtiment, classé, en concertation étroite avec l'Institut national pour le patrimoine architectural (INPA). Afin de compenser la perte de surface, un étage supplémentaire sera ajouté.

Le chantier est organisé en trois grandes phases :

Phase 1 :

À partir de septembre 2026 : travaux préparatoires (installations de chantier, déplacements de réseaux, fondations pour poteaux caténaires).

Avril 2027 – juin 2027 : renouvellement progressif des voies et réalisation des nouvelles infrastructures des voies à proximité de la gare, prolongement du quai 1 et travaux préparatoires pour l'adaptation du bâtiment « Fëschhal ».

Phase2 :

Juillet 2027-juillet 2030 : renouvellement des voies du côté de la ligne 7, et de la courbe de raccordement, adaptations au bâtiment « Fëschhal » et construction d'un nouveau quai.

Phase3 :

Juillet 2030 – décembre 2031 : finalisation des travaux du côté de la ligne de Kleinbettingen, en coordination avec le projet du nouveau pôle multimodal de Hollerich, notamment l'adaptation du profil longitudinal de la ligne de Kleinbettingen.

À l'issue des travaux, la gare centrale disposera d'une configuration entièrement modernisée, compatible avec les concepts d'exploitation définis dans le cadre du Plan national de mobilité 2035.

L'estimation globale du projet s'élève à 138 millions d'euros.

Le représentant du ministère ajoute que la mise en œuvre du projet s'étendra sur plusieurs années, notamment en raison de sa coordination avec la réalisation parallèle du pôle multimodal de Hollerich.

Il souligne qu'à la suite de la motion adoptée l'année précédente, le projet a connu une progression rapide. Il met en avant la qualité de la collaboration entre les différents acteurs concernés, à savoir les CFL, l'INPA, la Ville de Luxembourg, la Commission d'analyse des infrastructures ferroviaires ainsi que l'IGF. Il est ainsi relevé qu'en l'espace d'une année, le dossier est passé du stade d'une motion parlementaire à celui d'un projet de loi soumis à la Chambre des Députés, ce qui témoigne d'une volonté d'avancer de manière efficace sur les projets d'infrastructure ferroviaire.

S'agissant de l'avis du Conseil d'État, il est précisé que celui-ci ne comporte pas d'observations majeures sur le fond. Les remarques d'ordre légistique formulées ont été intégralement reprises dans le texte.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que :

Madame la Présidente Corinne Cahen s'enquiert de l'impact des travaux sur les usagers du transport ferroviaire, en particulier au regard de l'ampleur des perturbations constatées sur d'autres lignes, telle que la ligne de Bettembourg.

En réponse, le représentant du ministère confirme que le chantier aura nécessairement un impact sur les voyageurs, en particulier dans le secteur ouest du réseau. Il précise toutefois que les phases les plus contraignantes seront, dans la mesure du possible, planifiées pendant les périodes de vacances scolaires.

Il indique qu'à certaines périodes, notamment durant les vacances de l'année prochaine, le terminus de certaines lignes pourra être provisoirement déplacé à Leudelange, avec mise en place de services de substitution par autobus afin d'assurer la liaison vers la Ville de Luxembourg.

Il est également prévu, lors d'autres phases de travaux, de dévier les trains vers la gare de Howald, permettant ainsi aux voyageurs de poursuivre leur trajet vers le centre-ville au moyen du tramway. Si cette solution implique un léger détour, elle permet néanmoins de maintenir un accès ferroviaire jusqu'aux abords immédiats de la capitale.

S'agissant du projet du pôle multimodal de Hollerich, il est précisé que le projet de loi afférent est prêt et sera prochainement soumis au Conseil de gouvernement. Une présentation plus détaillée du phasage et des incidences de ce chantier sera effectuée ultérieurement en commission parlementaire.

Monsieur Yves Cruchten s'interroge d'abord sur les conséquences des travaux pour le bâtiment communément appelé « Fëschhal », dans lequel sont actuellement hébergées des initiatives sociales, notamment le projet « Parachute ». Il demande si les occupants devront quitter les lieux durant les travaux et, le cas échéant, où ils seraient relogés.

Il souhaite également savoir quel sera le devenir de l'ancienne gare de Hollerich et si ce bâtiment sera intégré d'une manière ou d'une autre dans le futur projet de pôle multimodal.

Enfin, il demande des précisions concernant l'allongement des quais. Il observe que des trains longs circulent déjà sur la ligne de Pétange et s'interroge sur la manière dont ils sont actuellement accueillis en gare centrale, alors même que l'extension des quais est présentée comme nécessaire.

En réponse, le représentant du ministère confirme que des trains d'une longueur d'environ 160 mètres (deux rames accouplées) circulent déjà sur la ligne de Pétange. À l'avenir, des compositions encore plus longues sont envisagées. Si certaines gares de la ligne devront être adaptées, il est précisé que ces extensions ne présentent pas un caractère d'urgence immédiat.

En gare centrale, l'intervention porte principalement sur le quai 1, dont la longueur actuelle est insuffisante. Celui-ci sera adapté et prolongé afin de permettre l'accueil de trains d'une longueur pouvant atteindre 240 mètres (trois rames accouplées) sur la voie 2.

S'agissant du bâtiment de la « Fëschhal », il est précisé que, bien qu'une partie de la surface soit affectée par l'élargissement du quai, la perte de mètres carrés sera compensée par l'ajout d'un étage supplémentaire. Cette solution permet de maintenir les surfaces nécessaires aux occupants actuels, de sorte que les activités, dont le projet social « Parachute », pourront être maintenues sur site.

Madame la Présidente prend acte de ces précisions et souligne l'importance de garantir un accès approprié au rez-de-chaussée pour les bénéficiaires des services sociaux hébergés dans le bâtiment.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) s'enquiert, en premier lieu, de la situation du projet social « Parachute » durant la phase de chantier, souhaitant savoir si l'activité pourra être maintenue sur place ou si une relocalisation temporaire sera nécessaire.

Il interroge ensuite le ministère sur le calendrier du projet de loi relatif au pôle multimodal de Hollerich, rappelant qu'un dépôt antérieur avait été annoncé pour la fin de l'année précédente. Il demande si le report évoqué est

susceptible d'entraîner des retards en chaîne, notamment en lien avec le projet prioritaire du tramway sur la route d'Esch.

Il pose en outre des questions relatives au réaménagement du parvis de la gare, en particulier dans la zone comprenant actuellement la Bikebox, les installations de gestion des déchets et les sanitaires publics. Il souhaite savoir si un concept global de réorganisation est prévu et si les connexions vers le Park and Ride seront améliorées. Enfin, il demande si l'allongement du quai 1 aura un impact spécifique sur la ligne de Bruxelles.

En réponse, le représentant du ministère précise que, hormis les interruptions ponctuelles prévues durant certaines périodes de vacances, les circulations ferroviaires seront maintenues tant sur la ligne de Pétange que sur celle de Kleinbettingen. Les trains en provenance de Bruxelles continueront ainsi à desservir la gare de Luxembourg et, une fois les travaux achevés, ils continueront d'accéder au quai 1.

S'agissant du réaménagement du parvis, il est confirmé que les installations existantes devront être adaptées en raison de la modification des emprises. Un concept détaillé est encore en cours d'élaboration. Il est toutefois acquis que des aménagements pour les vélos seront maintenus sur le site, en complément du futur parking souterrain prévu à la gare. Des ajustements seront également nécessaires pour la gestion des déchets et les cheminements.

Concernant le pôle multimodal de Hollerich, il est indiqué que le projet de loi sera déposé à brève échéance. Si un léger décalage par rapport au calendrier initial est intervenu, celui-ci n'aura pas d'incidence sur le planning global. Le phasage a été conçu de manière rétroactive afin de garantir l'achèvement des infrastructures ferroviaires dans les délais compatibles avec l'arrivée du tramway. Le début des travaux demeure prévu au plus tard en avril 2027 et aucune entrave structurelle au projet de tram n'est à prévoir.

Enfin, s'agissant du « Parachute », il est précisé que le bâtiment sera transformé par phases. Les occupants ne devront pas quitter définitivement les lieux. Des solutions provisoires seront mises en place à l'intérieur même du bâtiment ou dans des conteneurs afin de permettre la continuité des activités pendant les travaux.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

9. 8467 Projet de loi relative à la gestion, la conservation, l'accès et la confidentialité des enregistrements des communications de fond et de l'environnement sonore sur les postes de travail des contrôleurs aériens

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 18 novembre 2025.

Il est rappelé que Madame la Ministre a présenté le projet de loi en commission au mois de septembre 2025.

Le texte vise à introduire, au sein des tours de contrôle aérien, un système dénommé « Ambient Voice Recorder », destiné à enregistrer les communications et échanges intervenant dans la salle où opèrent les

contrôleurs aériens. Le projet de loi a pour objet d'encadrer juridiquement ce dispositif, en déterminant les modalités d'enregistrement, les conditions d'accès aux données ainsi que les hypothèses dans lesquelles celles-ci peuvent être consultées.

Une opposition formelle avait été émise à l'encontre du texte initial par le Conseil d'État, en raison de la date d'entrée en vigueur prévue, laquelle ne pouvait être respectée.

Par amendements parlementaires, il a dès lors été proposé de supprimer toute date spécifique d'entrée en vigueur et d'appliquer le régime de droit commun applicable aux lois.

Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation constate que les amendements parlementaires entendent répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 13 mai 2025. Par conséquent, lesdits amendements n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

10. Divers

Monsieur Marc Goergen rappelle la réunion précédente — tenue sous le secret des délibérations — consacrée aux 23 millions d'euros indûment perçus dans le cadre du réseau RGTR et indique que plusieurs questions demeurent ouvertes à l'issue de cet échange.

Il expose avoir sollicité, d'une part, l'audition de l'ancien ministre François Bausch et, d'autre part, celle de la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA), afin d'entendre leur position sur le dossier. Il estime qu'au regard des projets en cours impliquant les mêmes entreprises, la commission devrait disposer de clarifications complètes avant d'approuver de nouveaux engagements financiers.

Madame la Présidente considère toutefois qu'il n'appartient pas à la commission, qui n'est pas une commission d'enquête, d'organiser de telles auditions. Elle rappelle que les investigations relèvent du parquet.

Plusieurs intervenants prennent position, certains mettant en garde contre toute généralisation à l'égard des entreprises concernées. Il est également relevé qu'il ne serait, en tout état de cause, pas approprié d'entendre des entreprises individuelles et que, si une audition devait être envisagée, elle devrait se limiter à la fédération représentative.

La demande est rejetée par l'ensemble des membres de la commission, à l'exception de Monsieur Goergen.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe 1 : Présentation du PL8594

Annexe 2 : Présentation du PL8668



Bâtiments administratifs pour le European Stability Mechanism (ESM) et pour l'État au Plateau de Kirchberg

Commission de la Mobilité et des
Travaux publics

Projet de loi

05 février 2026



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

1. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Bâtiment ESM

Capacité

Environ 350 postes de travail

- bureaux de différentes tailles
- salles de réunion
- salles de conférence
- restaurant
- espaces sociaux
- espaces de support et logistique
- 56 emplacements de parking souterrain
- 51 emplacements pour vélos



Bâtiments ESM/ ÉTAT / LUX – perspective depuis rue Antoine de Saint-Exupéry

Bâtiments ÉTAT et LUX

Capacité

Environ 680 postes de travail

- bureaux de différentes tailles
- salles de réunion
- salles de conférence
- espaces sociaux
- espaces de support et logistique
- 88 emplacements de parking souterrain
- 160 emplacements pour vélos

Jardin intérieur:

- surfaces commerciales
- surfaces de plantation et de récréation

2. IMPLANTATION

- Implantation au Kirchberg, quartier européen à Luxembourg
- Superficie d'environ 1,6 hectare
- Dénivelé de 7 mètres (du sud-ouest au nord-est)

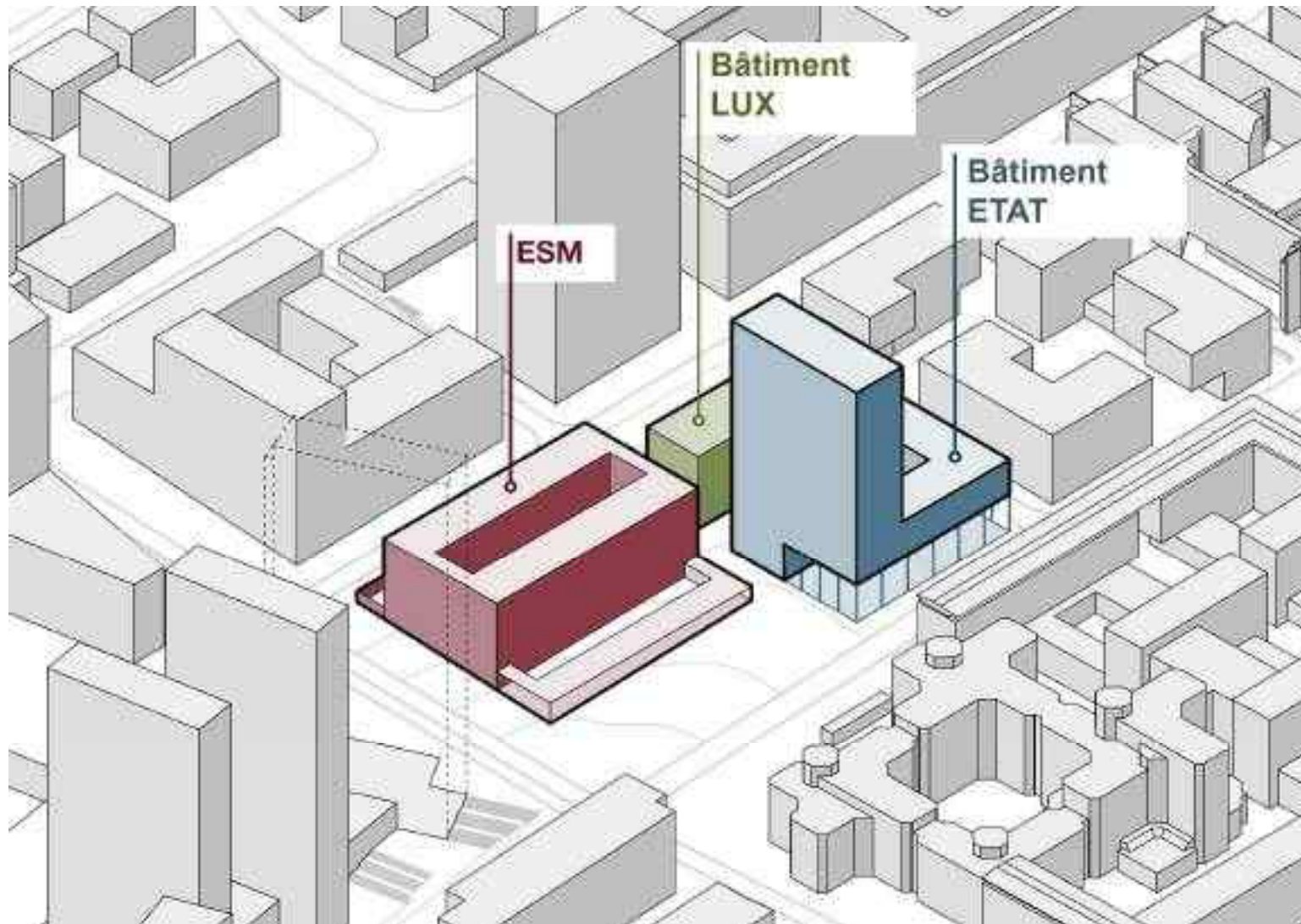


3. CONCEPT URBANISTIQUE

- Plan d'implantation



3. CONCEPT URBANISTIQUE



4. ACCÈS

- Un axe central organise la parcelle, structurant les accès piétons aux entrées principales des bâtiments ainsi que les pistes cyclables, favorisant une circulation douce et fluide à travers le site
- L'accès au tramway se fait depuis le boulevard Konrad Adenauer ou l'avenue John F. Kennedy
- Les arrêts de bus sont situés rue Alcide de Gasperi.

Bâtiment ESM

- Accès principal pour les visiteurs piétons via un pavillon d'entrée situé dans le parc au sud
- L'entrée officielle de l'ESM se trouve à l'ouest, sur la rue Charles-Léon Hammes
- L'ESM dispose d'un parking souterrain privé et d'une zone de livraison accessible par une rampe depuis la rue Charles-Léon Hammes

Bâtiment ÉTAT :

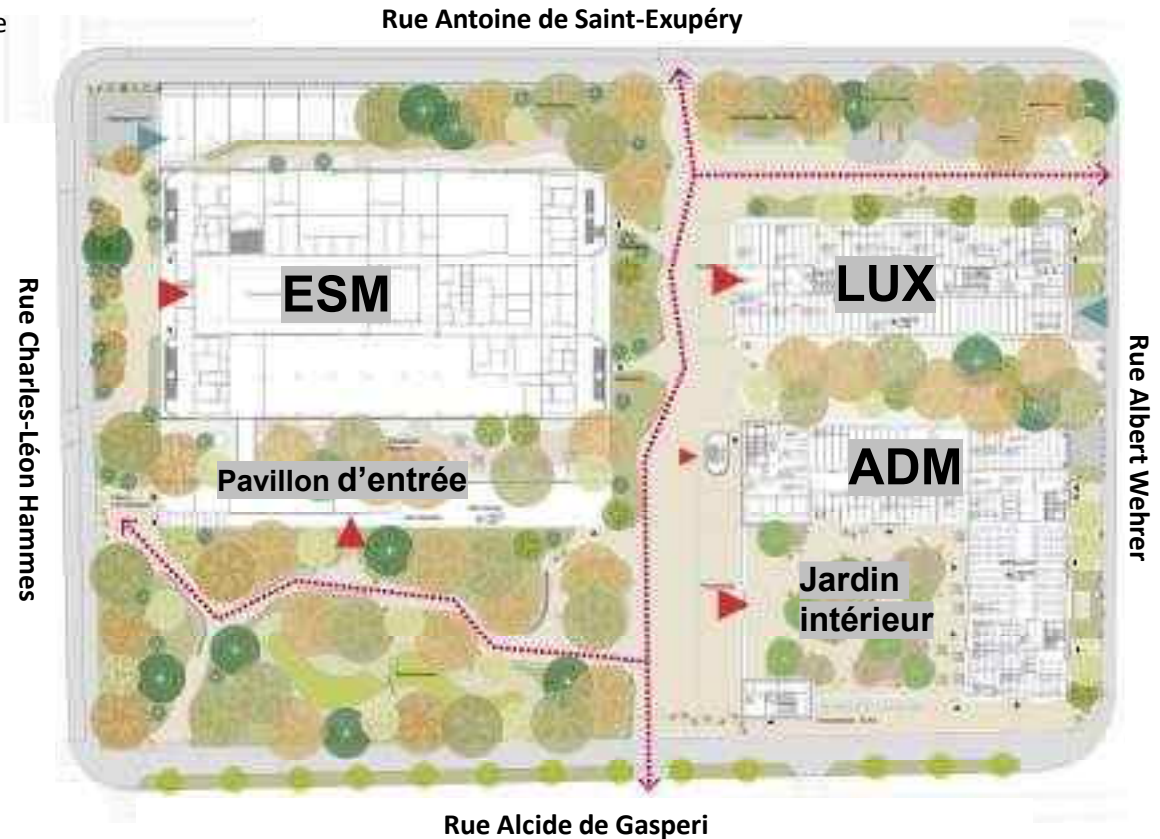
- Accès principal sur la façade **ouest**
- Un **jardin intérieur**
- Accès véhicules par la rue Albert Wehrer

Bâtiment LUX :

- Entrée principale située en **façade ouest**
- Directement accessible par le **parc**
- Accès véhicules par la rue Albert Wehrer

Aménagements extérieurs

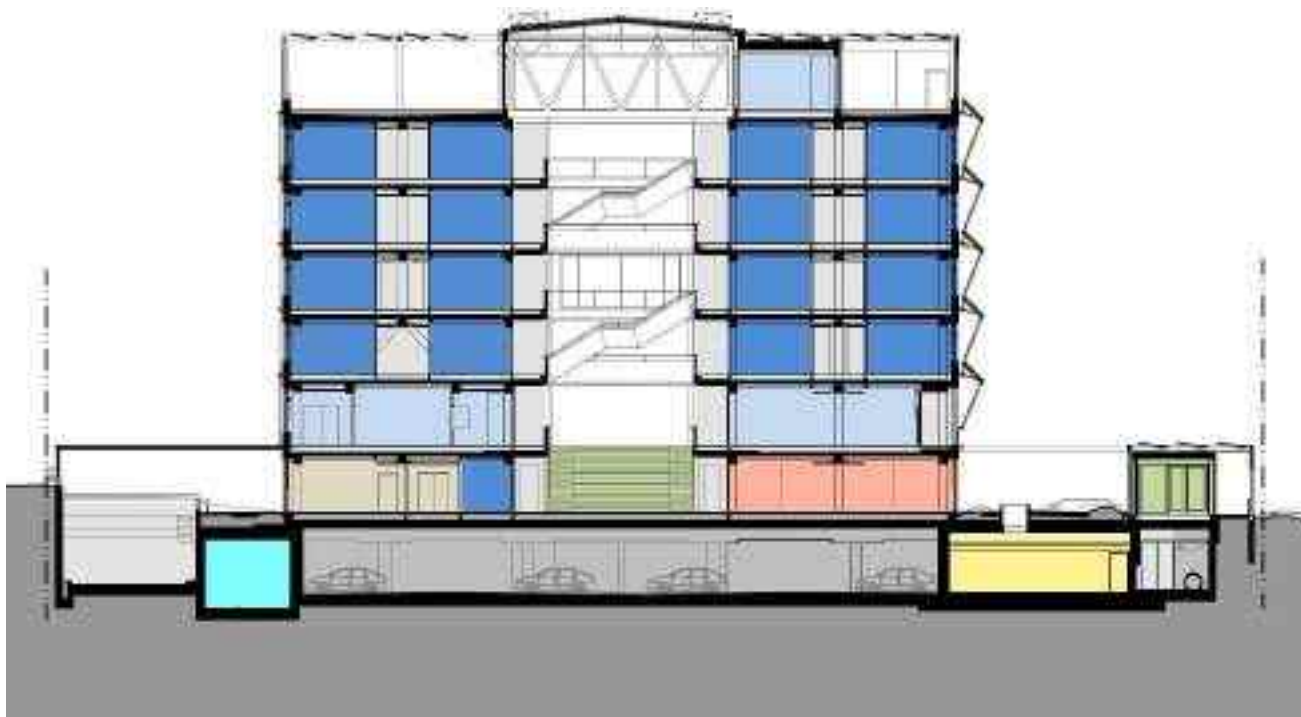
- Paysage forestier autour des bâtiments
- Zones de rencontre et espaces de loisir au parc



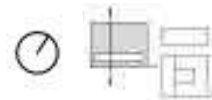
5. CONCEPT ARCHITECTURAL ET FONCTIONNEL

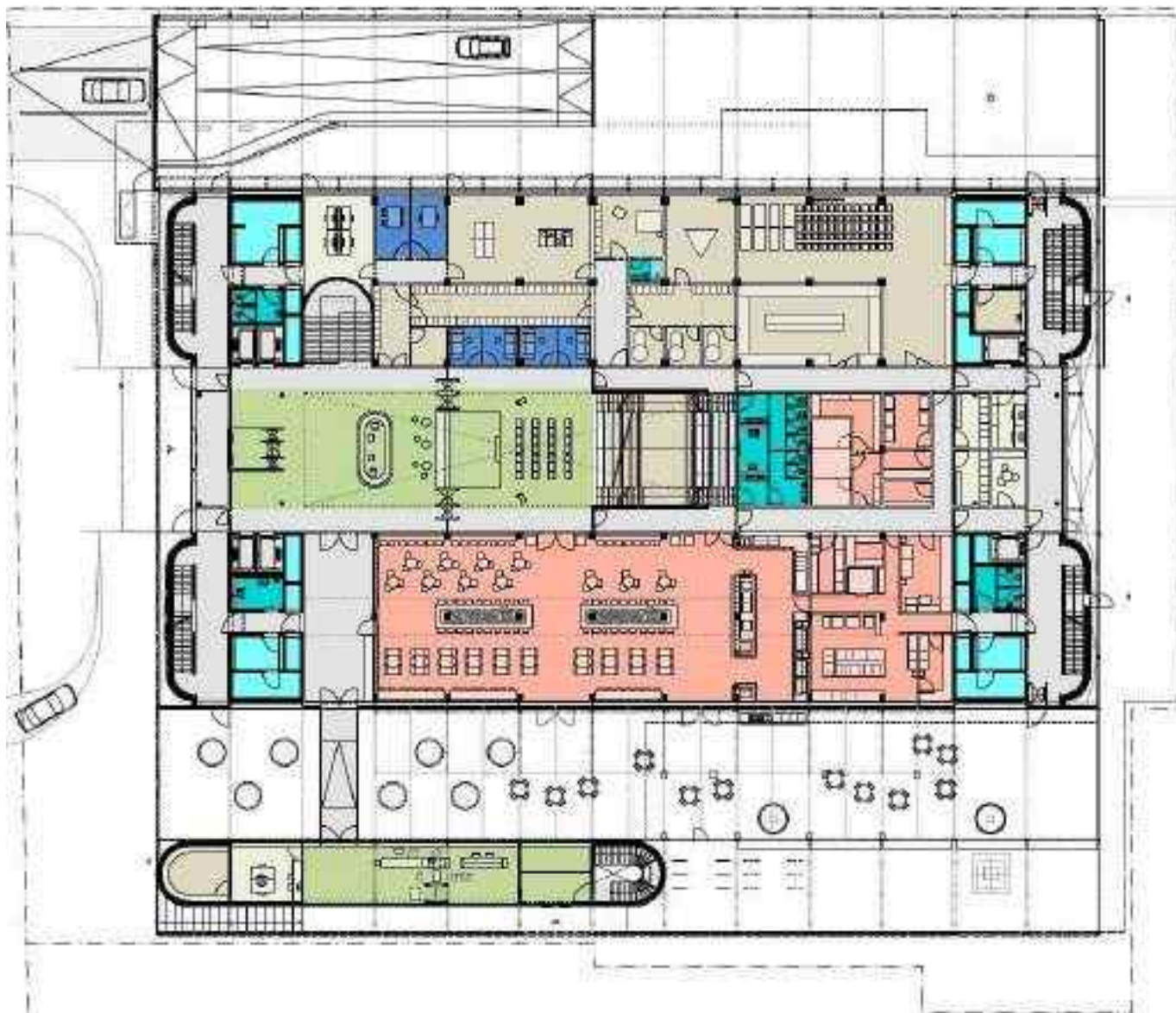
Bâtiment ESM

- RDC + 6 étages et 1 sous-sol
- Enveloppé par une structure métallique incluant aussi le pavillon d'accueil
- Atrium central traversant tous les étages
- Salles de conférence et espaces représentatifs au 1^{er} étage
- Bureaux répartis aux étages en deux ailes autour de l'atrium
- Espace multifonctionnel pour séminaires, ateliers, accueil pour invités et toiture-terrasse



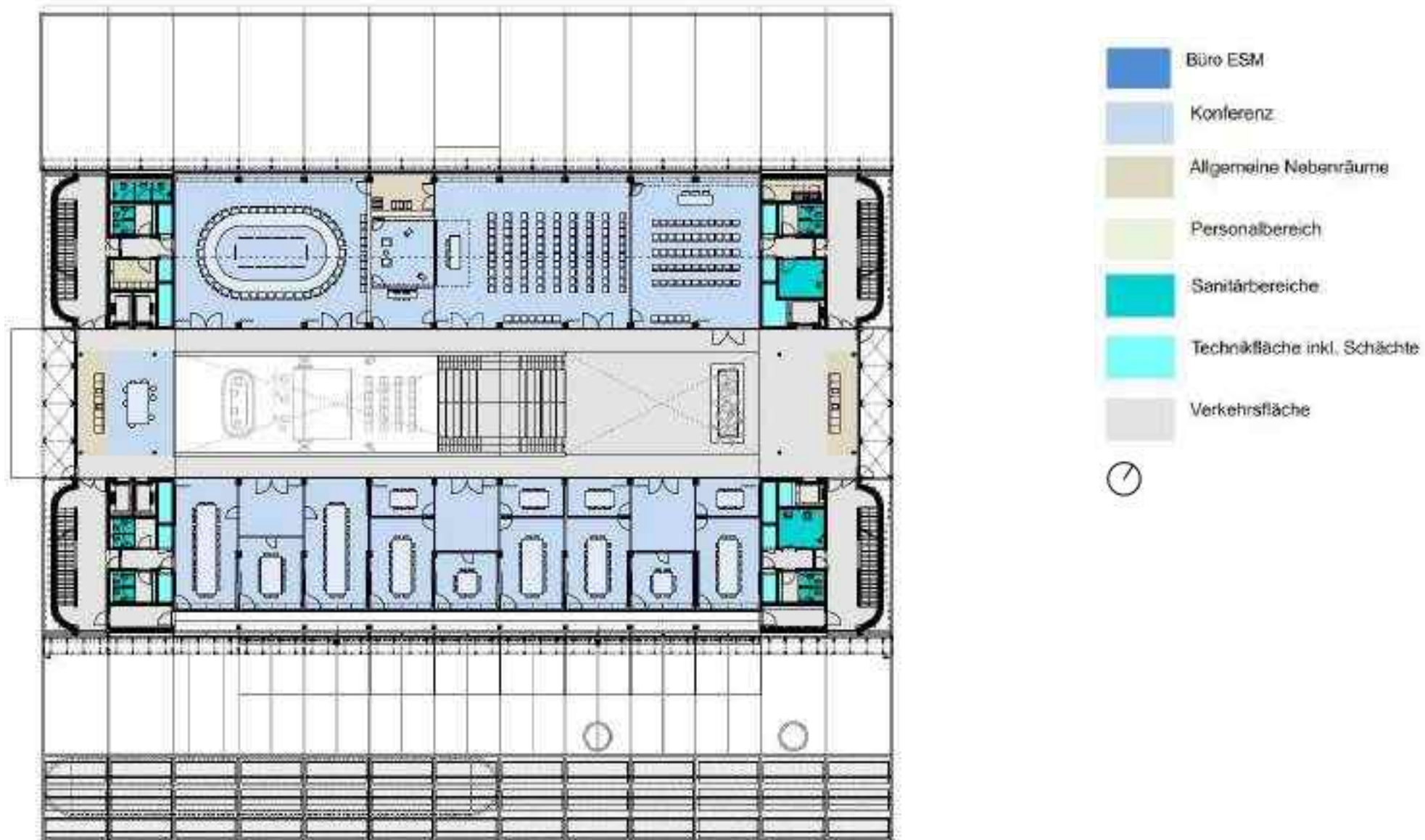
Bâtiment ESM – coupe latérale



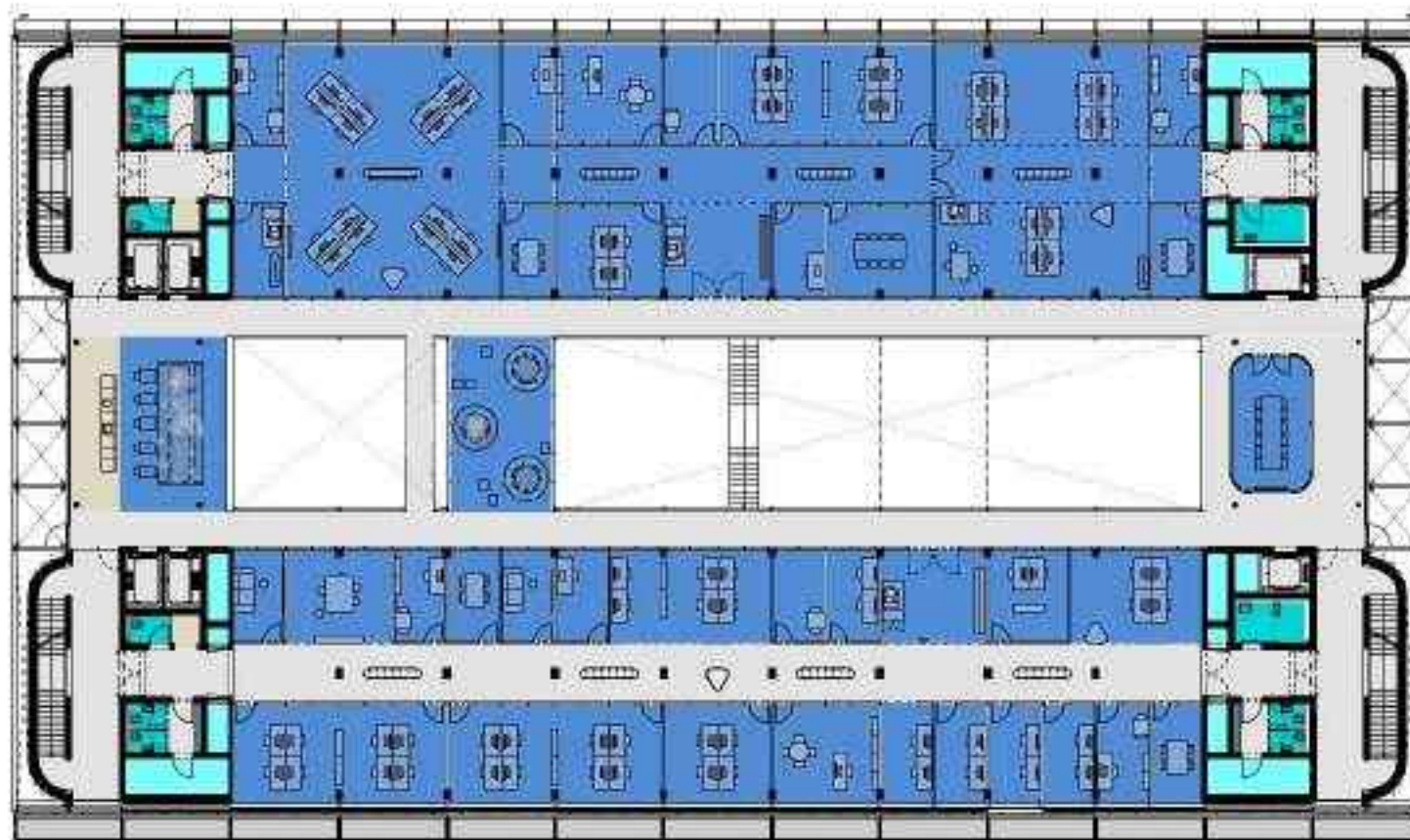


- Büro ESM
 - Restaurant
 - Eingangsbereich
 - Allgemeine Nebenräume
 - Personalbereich
 - Sanitärbereiche
 - Technikfläche inkl. Schächte
 - Verkehrsfläche
- ⌚

Bâtiment ESM – rez-de-chaussée



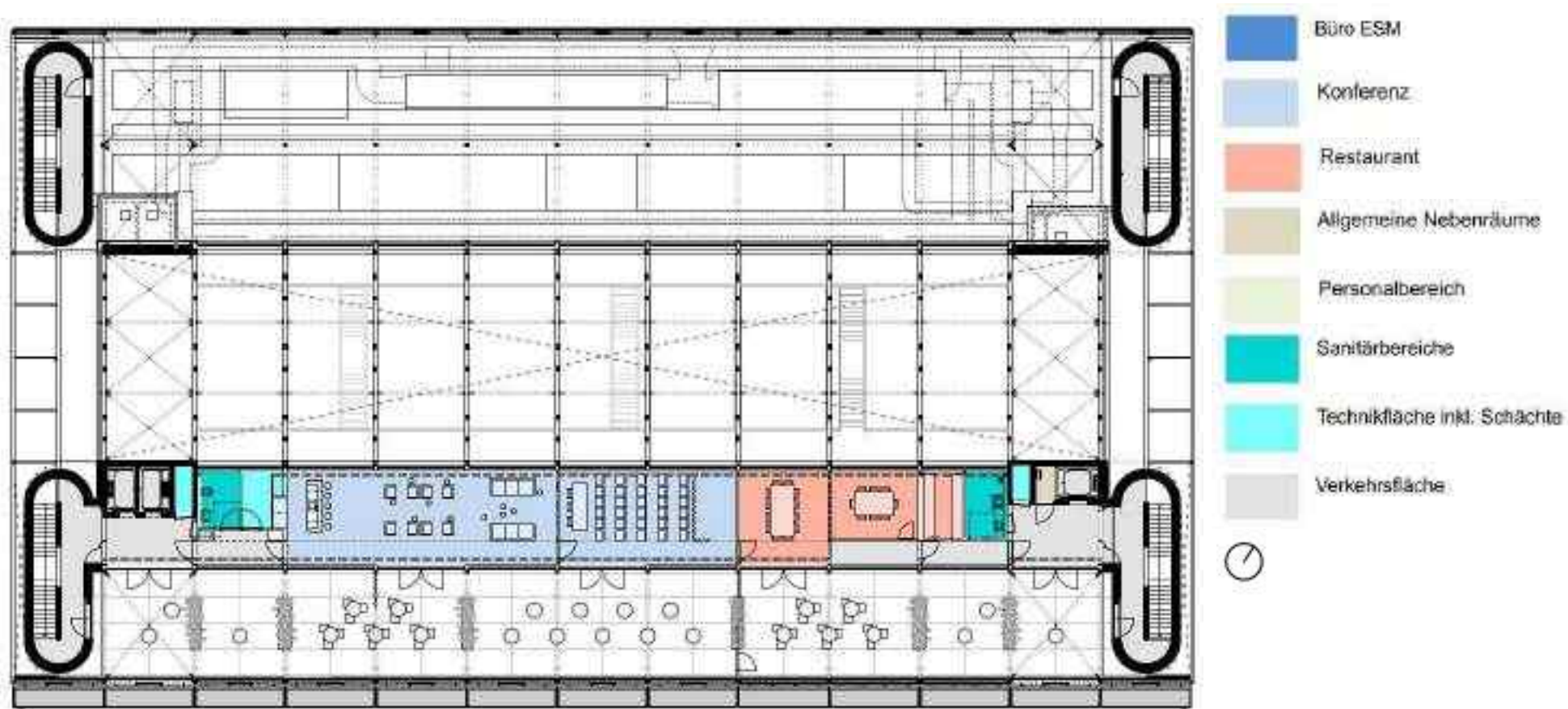
Bâtiment ESM – 1^{er} étage



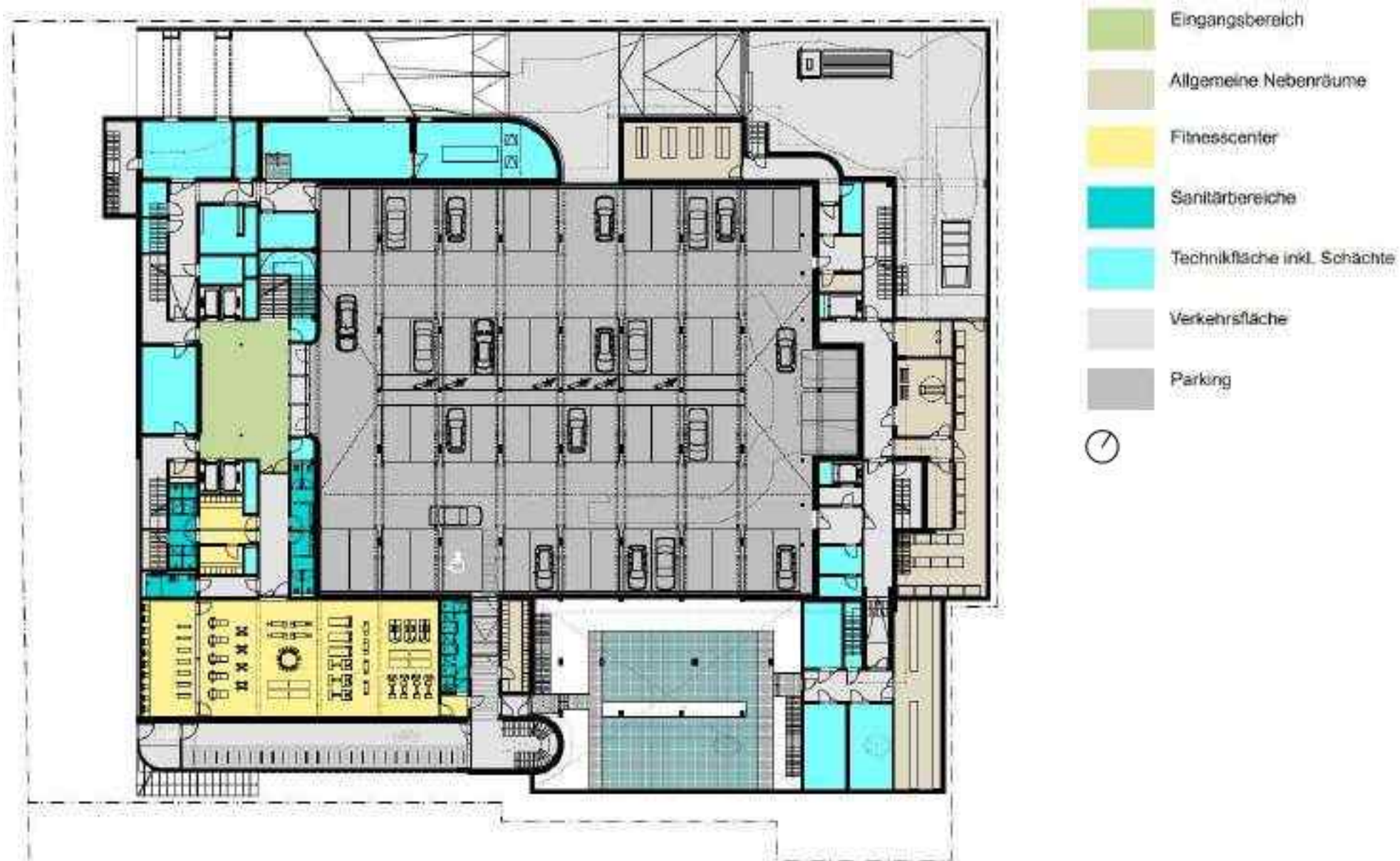
- Büro ESM
- Allgemeine Nebenräume
- Personalbereich
- Sanitärbereiche
- Technikfläche inkl. Schächte
- Verkehrsfläche



Bâtiment ESM – 3^e étage



Bâtiment ESM – 6^e étage



Bâtiment ESM – sous-sol



Bâtiment ESM – perspective depuis rue Charles-Léon Hammes

Bâtiment ÉTAT

- Socle: RDC + 5 étages
- Tour: RDC +15 étages et un étage technique
- Atrium central au cœur du socle avec un jardin intérieur
- Surfaces commerciales au rez-de-chaussée
- Espaces de bureaux
- Salles de conférence et de réunion



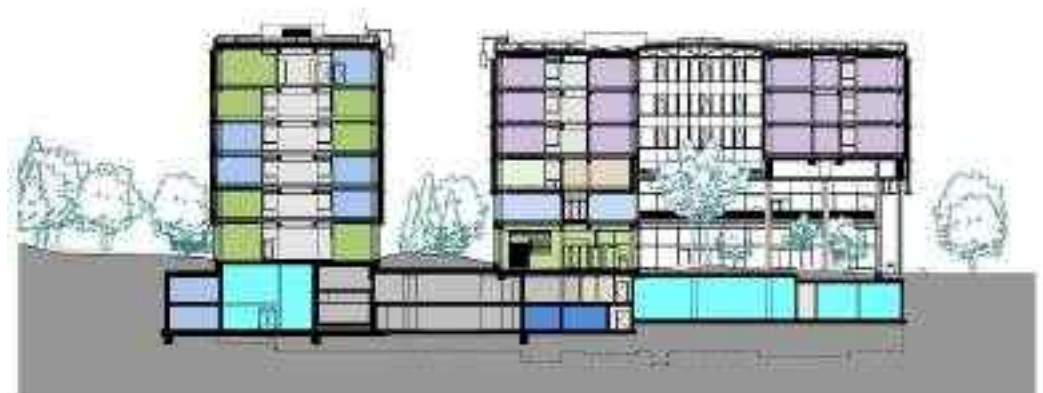
Bâtiments ÉTAT / LUX – coupe longitudinale

Bâtiment LUX

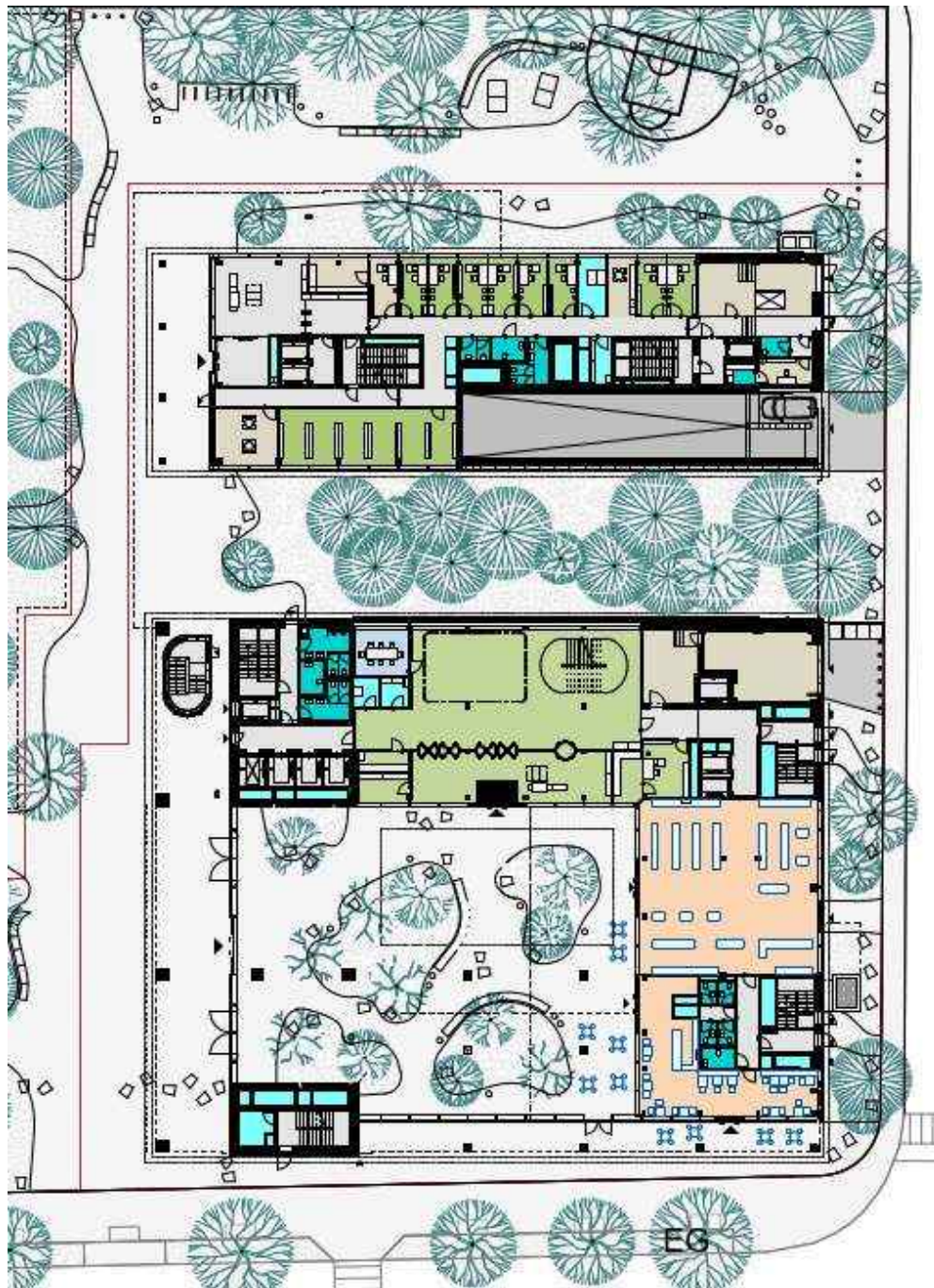
- RDC + 5 étages
- Espaces de bureaux
- Salles de conférence et de réunion

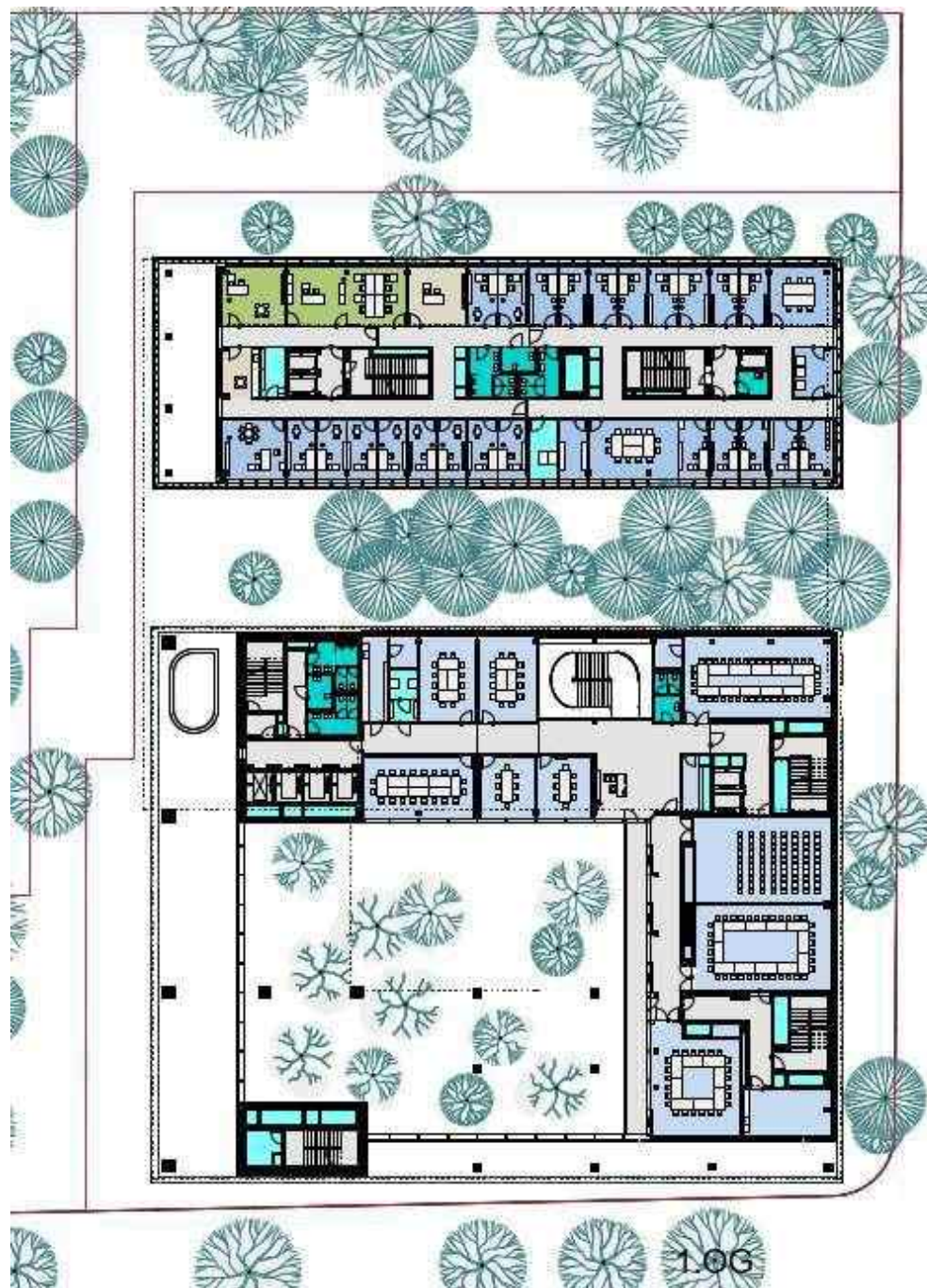
Bâtiment ÉTAT et LUX

- Sous-sol commun sur 2 étages



Bâtiments ÉTAT / LUX – coupe latérale

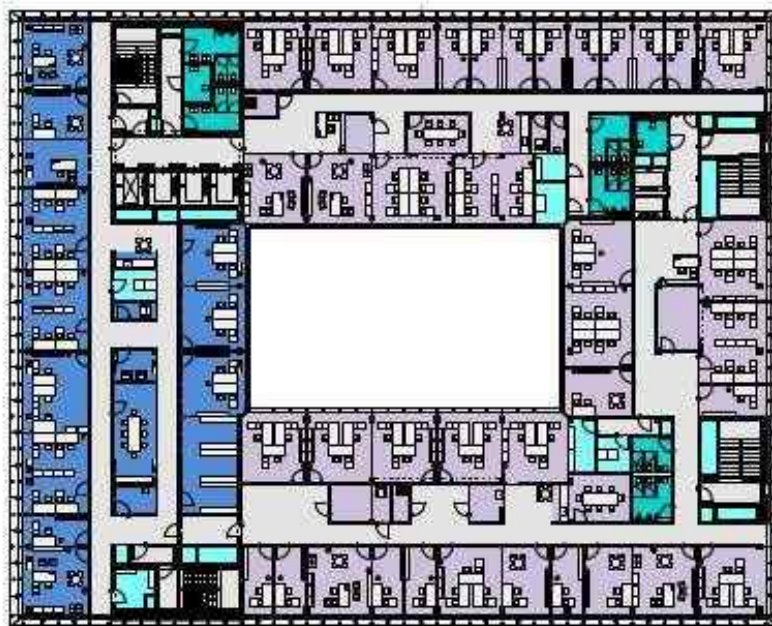
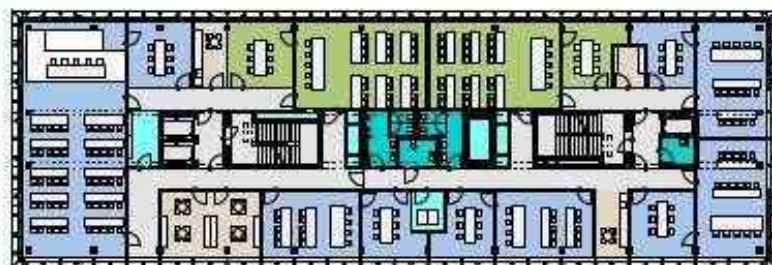


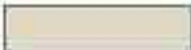
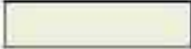
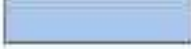
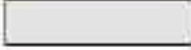


- Besprechungsbereich
- Infrastruktur / Nebenräume
- Cour Administrative
- Tribunal Administratif
- Verkehrsfläche
- Technikräume / Schächte
- Sanitärbereiche

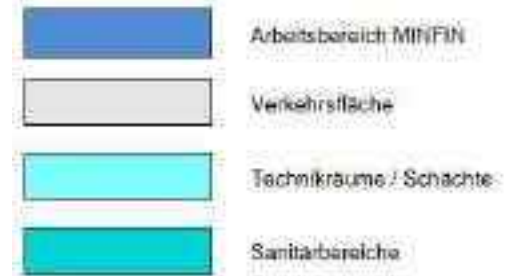
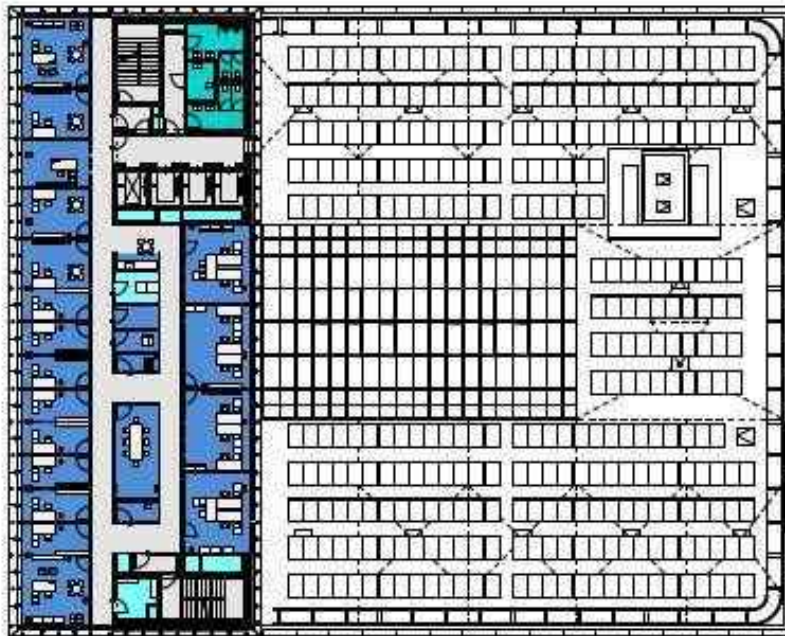
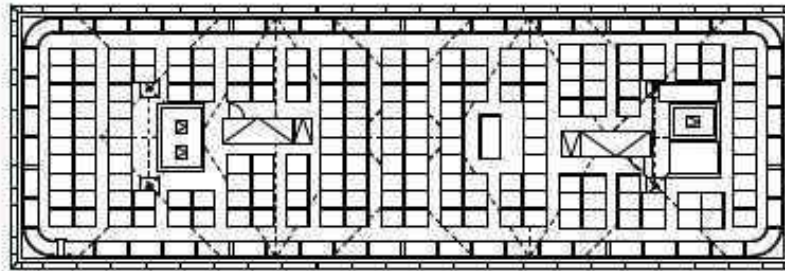


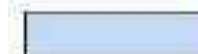
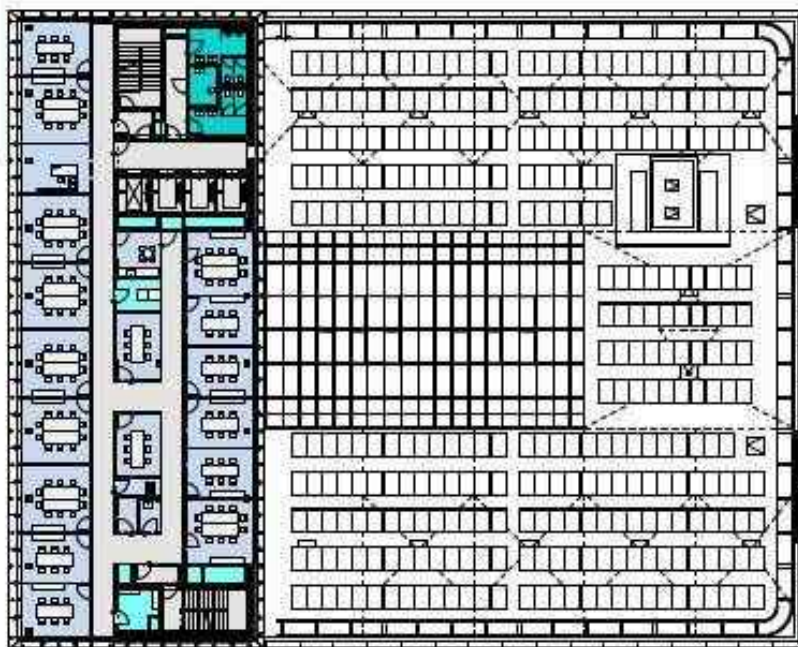
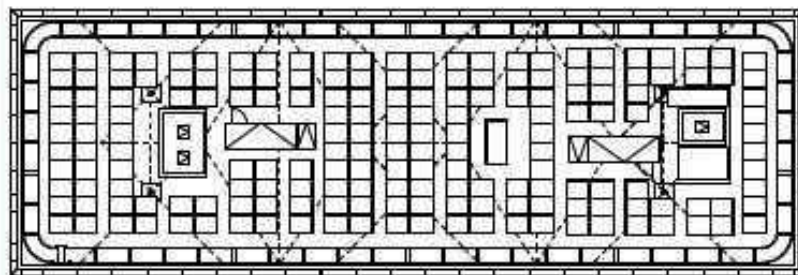




-  Arbeitsbereich MINIFIN
-  Arbeitsbereich Zusatzeinheit
-  Infrastruktur / Nebenräume
-  Personalbereich
-  Cour Administrative
-  Tribunal Administratif
-  Verkehrsfläche
-  Technikräume / Schächte
-  Sanitärbereiche



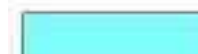




Besprechungsbereich



Verkehrsfläche

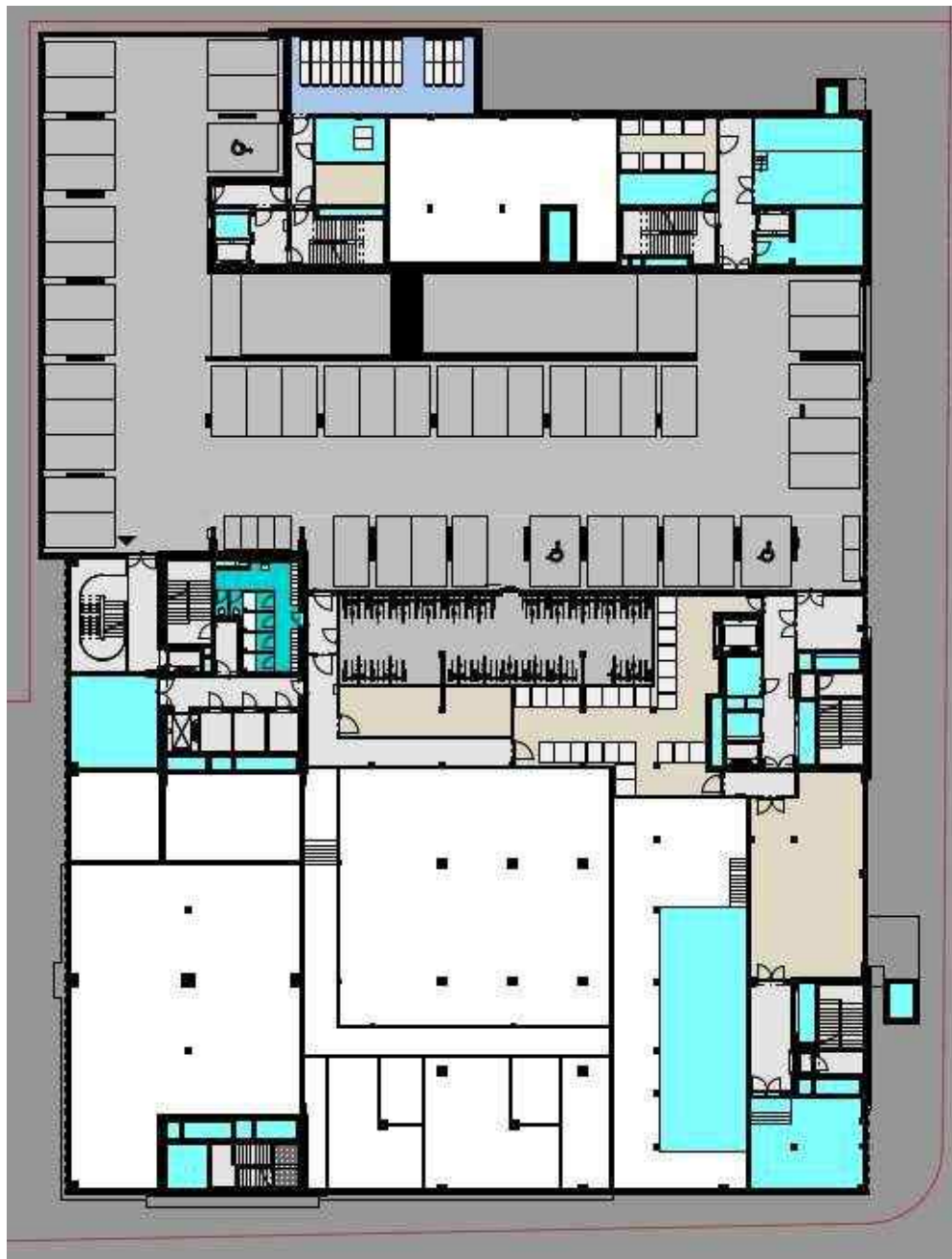


Technikräume / Schächte



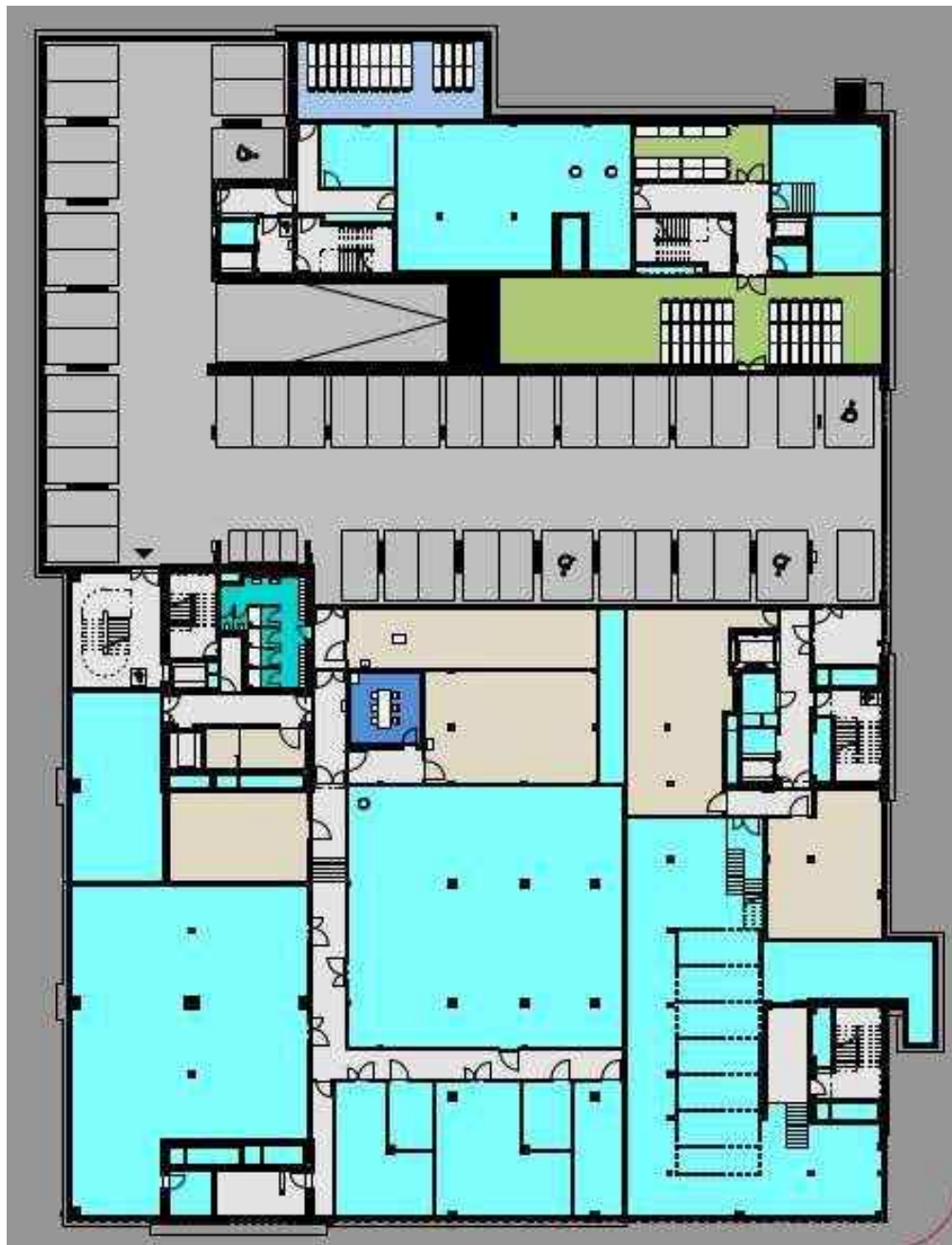
Sanitärbereiche





- Infrastruktur / Nebenräume
- Parking
- Tribunal Administratif
- Verkehrsfläche
- Technikräume / Schächte
- Sanitärbereiche





- Infrastructure / Nebenräume
- Parking
- Cour Administrative
- Verkehrsfläche
- Technikräume / Schächte
- Sanitärbereiche





Bâtiment ÉTAT – perspective – jardin intérieur

Structure hybride en bois-béton

- Construction porteuse mixte en bois-béton pour les 3 bâtiments
- Éléments préfabriqués, standardisation des éléments

Smart Building

- Intégration d'un système intelligent, permettant l'interconnexion de multiples technologies et systèmes
- Grâce à l'analyse des ensembles de données disponibles, provenant de différentes parties du bâtiment, le « smart building » vise à :
 - optimiser la consommation d'énergie
 - utiliser efficacement les ressources disponibles
 - renforcer la sécurité du bâtiment
 - accroître le confort des utilisateurs du bâtiment
 - faciliter une gestion durable et rentable



Bâtiments ÉTAT / LUX – perspective axe central et entrée

6. CONCEPT ÉNERGÉTIQUE ET DURABILITÉ

Objectifs

- Conception axée sur l'efficacité énergétique et le confort thermique
- Objectif de performance : classe énergétique A-A-A
- Recours prioritaire aux énergies renouvelables
- Objectif certification **DGNB**

Mise en œuvre

- Bâtiments compacts avec une enveloppe thermique optimisée
- Raccordement au réseau de chauffage urbain pour les pointes de consommation
- Pompes à chaleur et géothermie
- Installations photovoltaïques
- L'électricité produite est consommée sur site

Bâtiment ESM

- Environ 1'900 m² sur la toiture et façade sud du bâtiment d'une puissance de 413 kWc

Bâtiments ÉTAT et LUX

- Environ 1'300 m² sur les toitures des bâtiments ÉTAT et LUX d'une puissance de 285 kWc.



Bâtiment ESM – perspective sud

Gestion de l'eau

- 1 bassin de rétention souterrain et 1 bassin de rétention en surface dans le parc
- 1 citerne souterraine de récupération d'eau pour le bâtiment ESM
- 1 citerne souterraine de récupération d'eau commune pour les bâtiments État et LUX

7. SURFACES, VOLUMES ET ALENTOURS

Surface brute totale	61'300 m ²
Volume brut total	246'650 m ³
Aménagements extérieurs	9'800 m ²



Perspective pavillon de sécurité bâtiment ESM et élévation ouest bâtiment ÉTAT

8. Budget (INDICE 1 149,68 / OCTOBRE 2024)

Budget total - Bâtiments ESM, LUX et ETAT		
COÛT DE LA CONSTRUCTION		241'189'107
Gros œuvre clos et fermé	108'533'688	
Installations techniques	77'870'112	
Parachèvement	54'785'307	
COÛT COMPLEMENTAIRE		21'808'013
Aménagements extérieurs	8'514'105	
Équipement mobilier et spéciaux	12'738'323	
Œuvre d'art	557'585	
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS		262'997'120
FRAIS DIVERS		7'873'186
HONORAIRES		55'112'302
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (10 %)		32'584'321
COÛT TOTAL HTVA		358'566'929
TVA 17%		60'956'378
COÛT TOTAL TTC		419'523'307
ARRONDI À		420'000'000

La répartition des coûts liés aux parties communes, notamment l'aménagement du parc public, les honoraires de la maîtrise d'oeuvre globale et des différents experts ainsi que tous les frais généraux, est calculée au prorata de la surface de construction brute par rapport à la surface de la parcelle. Ainsi, 37 % de ces coûts seront pris en charge par l'ESM et 63 % par l'État.

8. Budget (INDICE 1 149,68 / OCTOBRE 2024)

Budget - Bâtiment ESM

(indice 1 149,68 / octobre 2024)

COÛT DE LA CONSTRUCTION	93'916'414
Gros œuvre clos et fermé	39'785'092
Installations techniques	31'302'047
Parachèvement	22'829'275
COÛT COMPLEMENTAIRE	6'690'693
Aménagements extérieurs	3'267'694
Équipement mobilier et spéciaux	3'216'693
Œuvre d'art	206'306
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET EQUIPEMENTS	100'607'107
FRAIS DIVERS	3'012'025
HONORAIRES	21'084'168
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (10 %)	12'470'330
COÛT TOTAL HTVA	137'173'630
TVA 17%	23'319'517
COÛT TOTAL TTC	160'493'147
ARRONDI A	160'500'000

8. Budget (INDICE 1 149,68 / OCTOBRE 2024)

Budget - Bâtiment LUX

(indice 1 149,68 / octobre 2024)

COÛT DE LA CONSTRUCTION	41'022'292
Gros œuvre clos et fermé	19'189'967
Installations techniques	12'563'226
Parachèvement	9'269'099
COÛT COMPLÉMENTAIRE	4'941'689
Aménagements extérieurs	959'616
Équipement mobilier et spéciaux	3'877'247
Œuvre d'art	104'826
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS	45'963'981
FRAIS DIVERS	1'375'774
HONORAIRES	9'630'422
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (10 %)	5'697'018
COÛT TOTAL HTVA	62'667'195
TVA 17%	10'653'423
COÛT TOTAL TTC	73'320'618
ARRONDI À	73'500'000

8. Budget (INDICE 1 149,68 / OCTOBRE 2024)

Budget - Bâtiment ETAT

(indice 1 149,68 / octobre 2024)

COÛT DE LA CONSTRUCTION	106'250'401
Gros œuvre clos et fermé	49'558'629
Installations techniques	34'004'839
Parachèvement	22'686'933
COÛT COMPLEMENTAIRE	10'175'631
Aménagements extérieurs	4'286'795
Équipement mobilier et spéciaux	5'642'383
Œuvre d'art	246'453
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET EQUIPEMENTS	116'426'032
FRAIS DIVERS	3'485'387
HONORAIRES	24'397'712
RÉSERVE POUR IMPREVUS (10 %)	14'416'973
COÛT TOTAL HTVA	158'726'104
TVA 17%	26'983'438
COÛT TOTAL TTC	185'709'542
ARRONDI A	186'000'000



Bâtiments ESM / ÉTAT / LUX – perspective depuis rue Antoine de Saint-Exupéry



Projet de loi N° 8668

Gare de Luxembourg Réaménagement de la tête ouest

Commission de la Mobilité
et des Travaux publics

5 février 2026



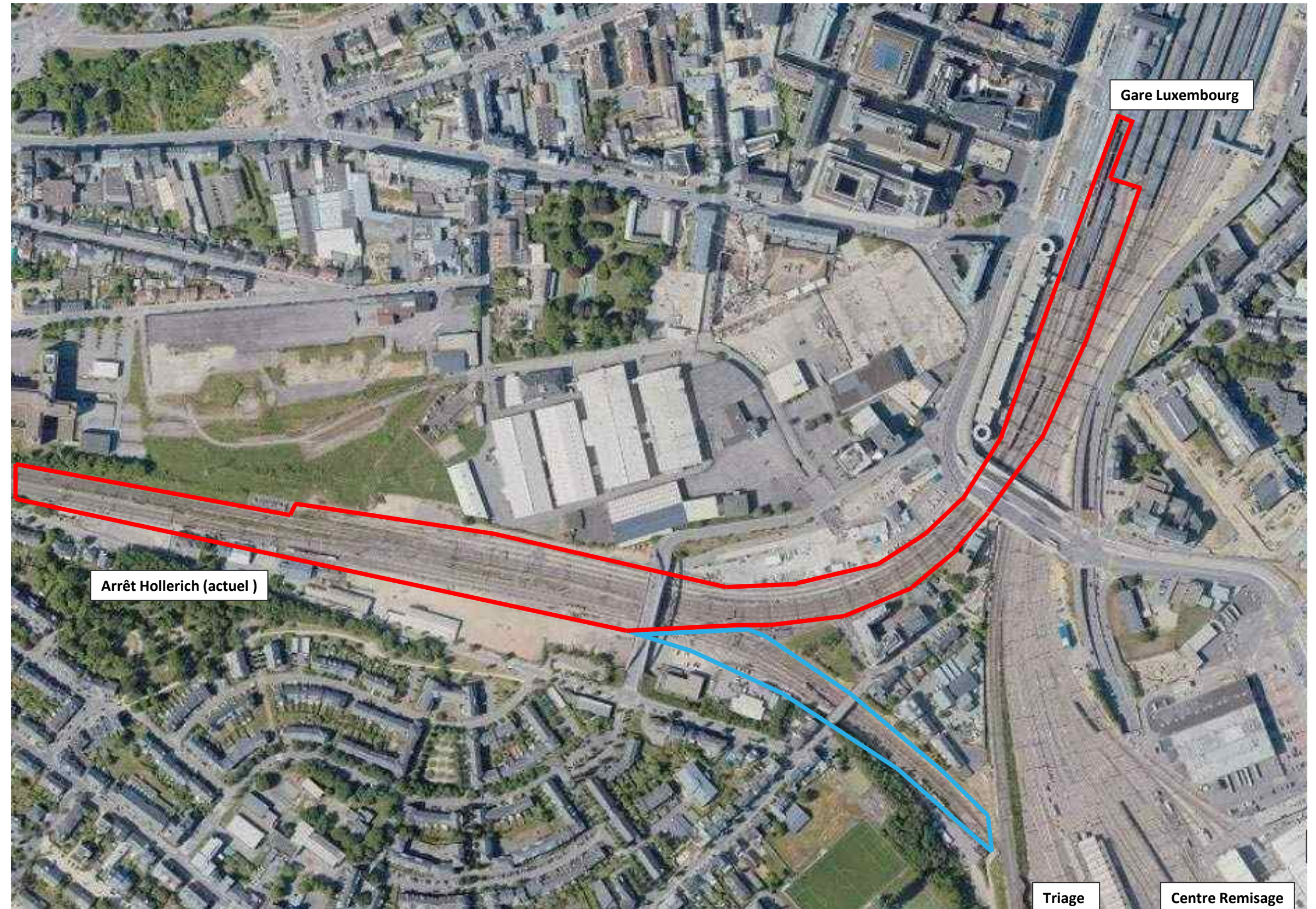
Sommaire

Objet du projet	Page 3
Aménagements	Page 7
Planning	Page 11
Estimation	Page 16

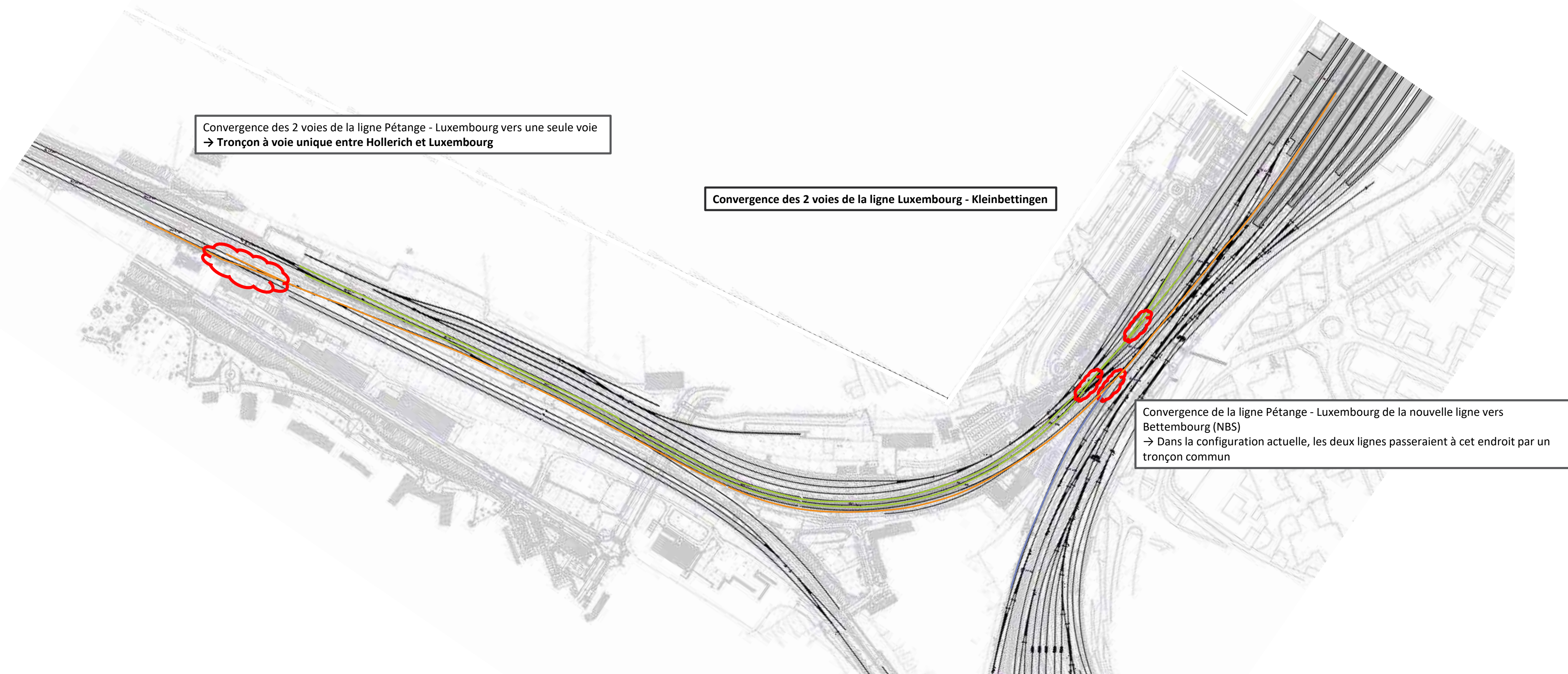
Objet du projet

1. Localisation du projet

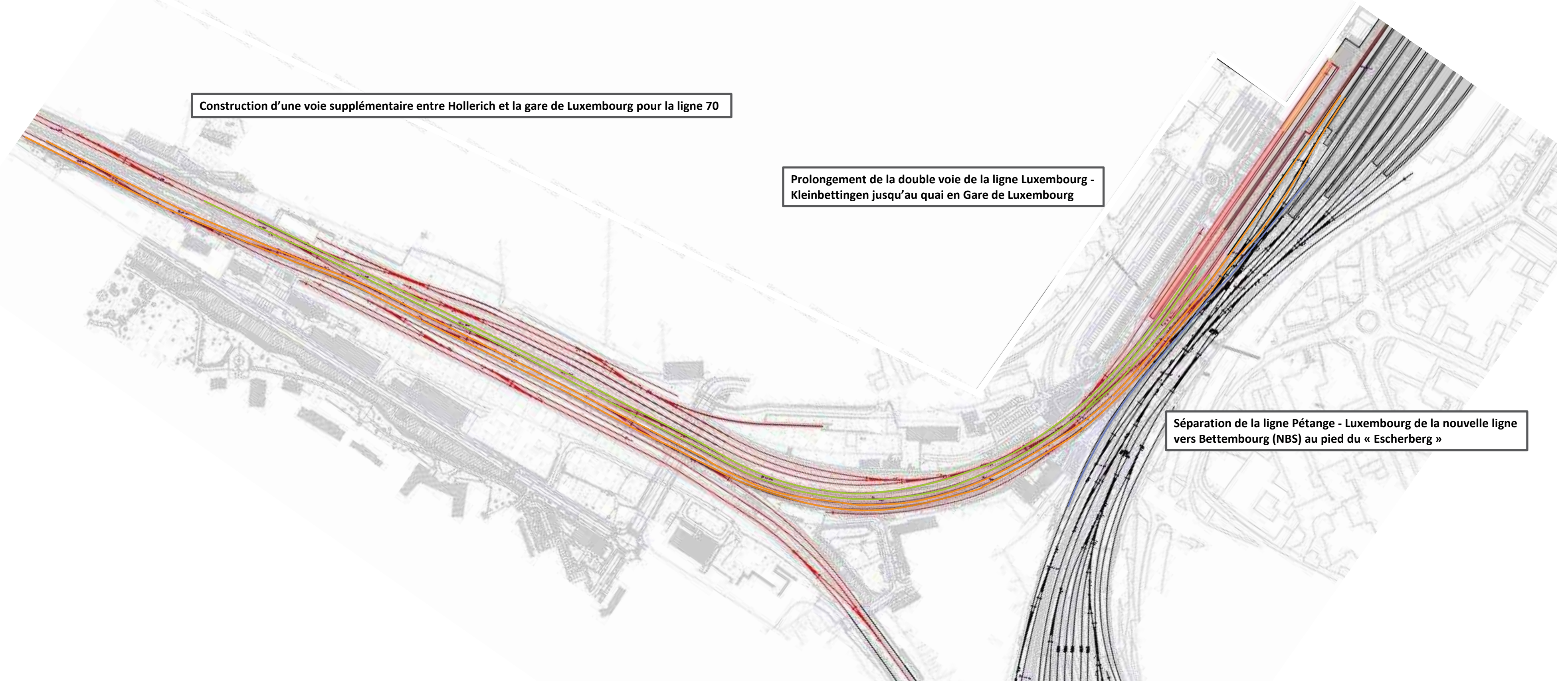
- **2 lignes ferroviaires principales :**
 - Ligne 5 (Luxembourg -Kleinbettingen)
 - Ligne 7 (Pétange -Luxembourg)
- **Courbe de raccordement sud :**
 - Liaison triage Luxembourg vers Kleinbettingen
- **Chiffres clés (situation existante) :**
 - Surface concernée : $\pm 5,8$ ha
 - Longueur voie courante : 8800 ml
 - Nombre appareils de voie : 30



2. Situation existante

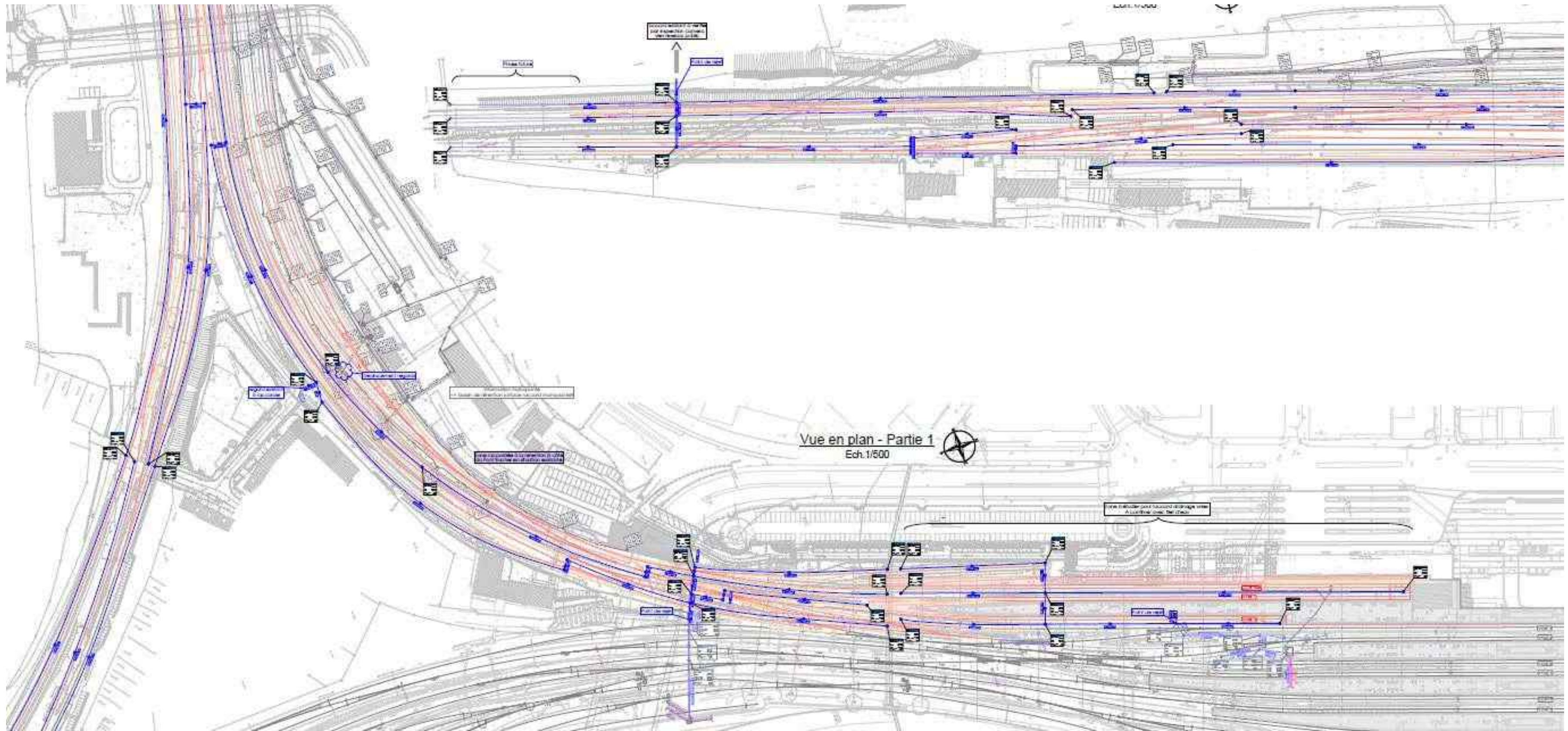


3. Situation projetée

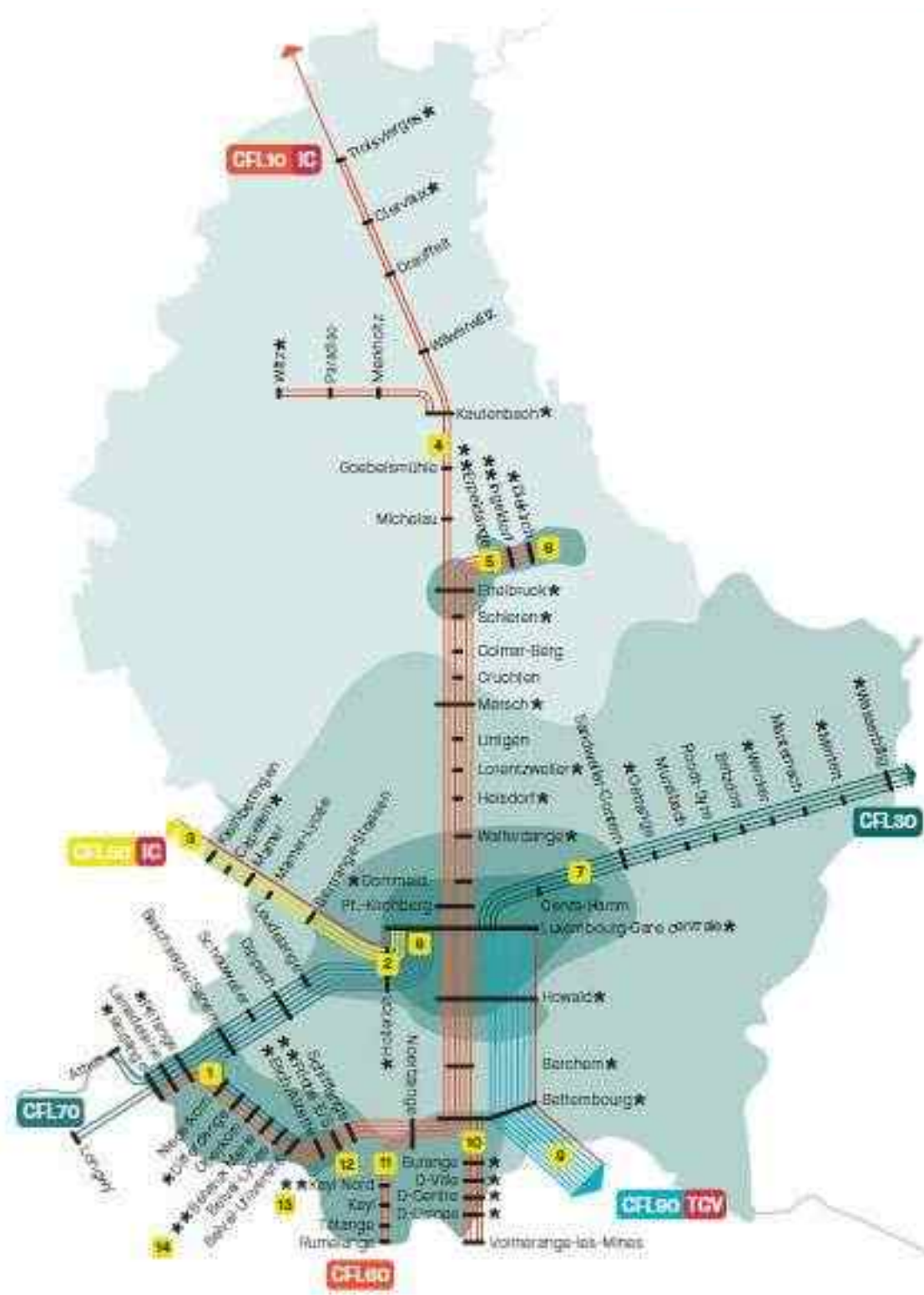


Aménagements

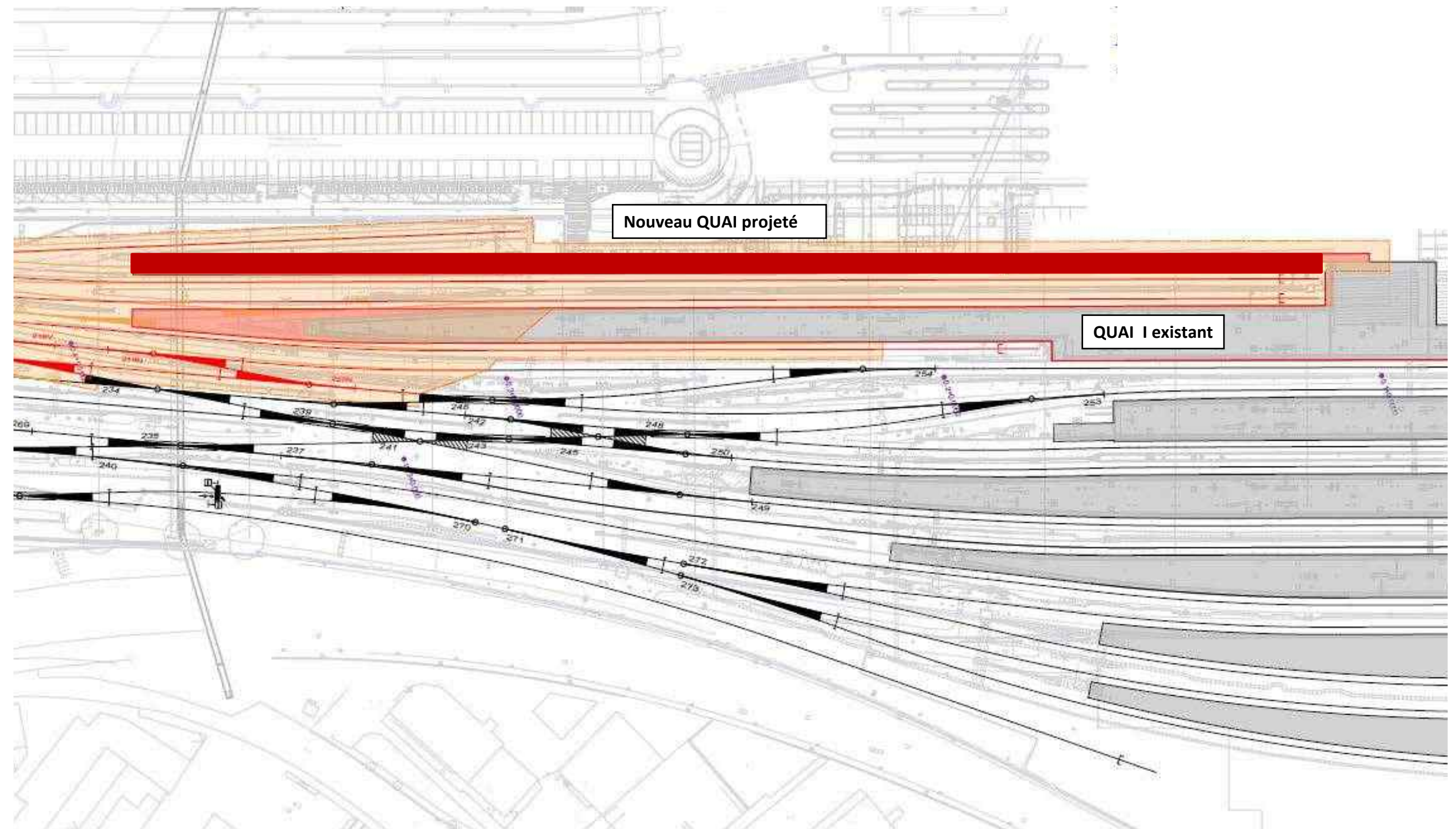
1. Travaux d'assainissement, de plateforme, de voie ferrée, de caténaires, de signalisation et de téléphonie



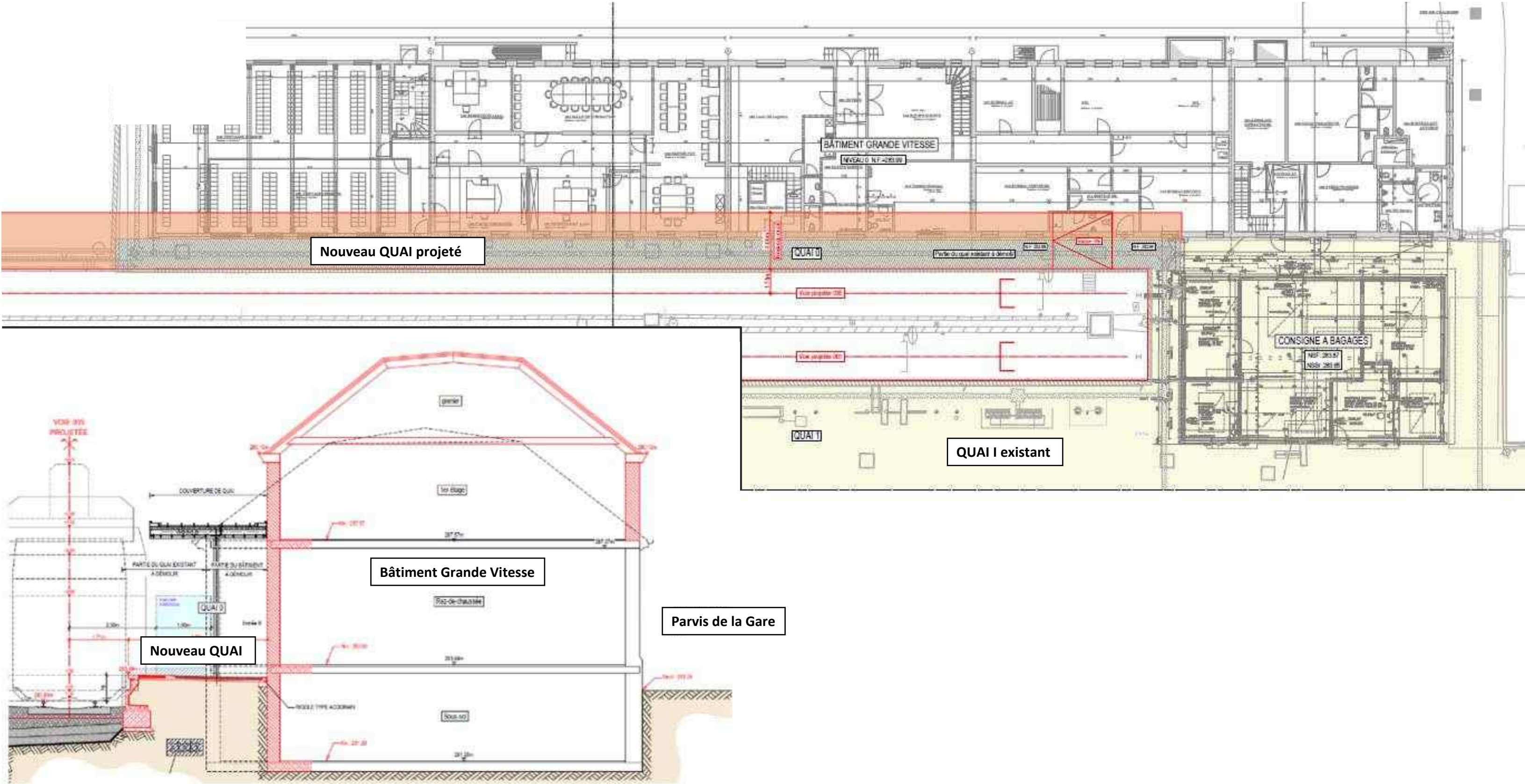
2. Aménagement d'un quai supplémentaire et prolongement du quai I existant



Extrait d'image du PNM2035

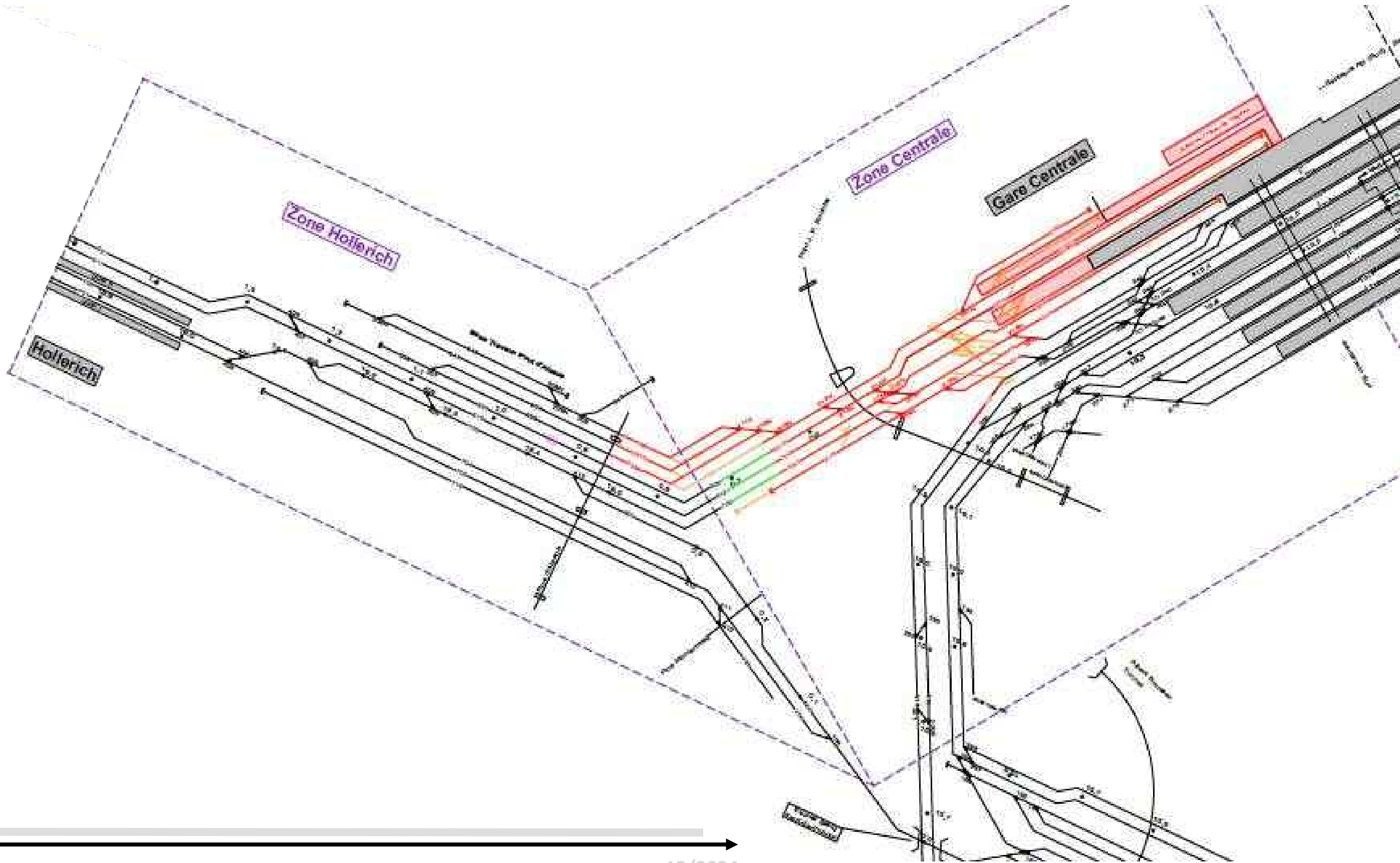


3. Adaptation du bâtiment Grande-Vitesse

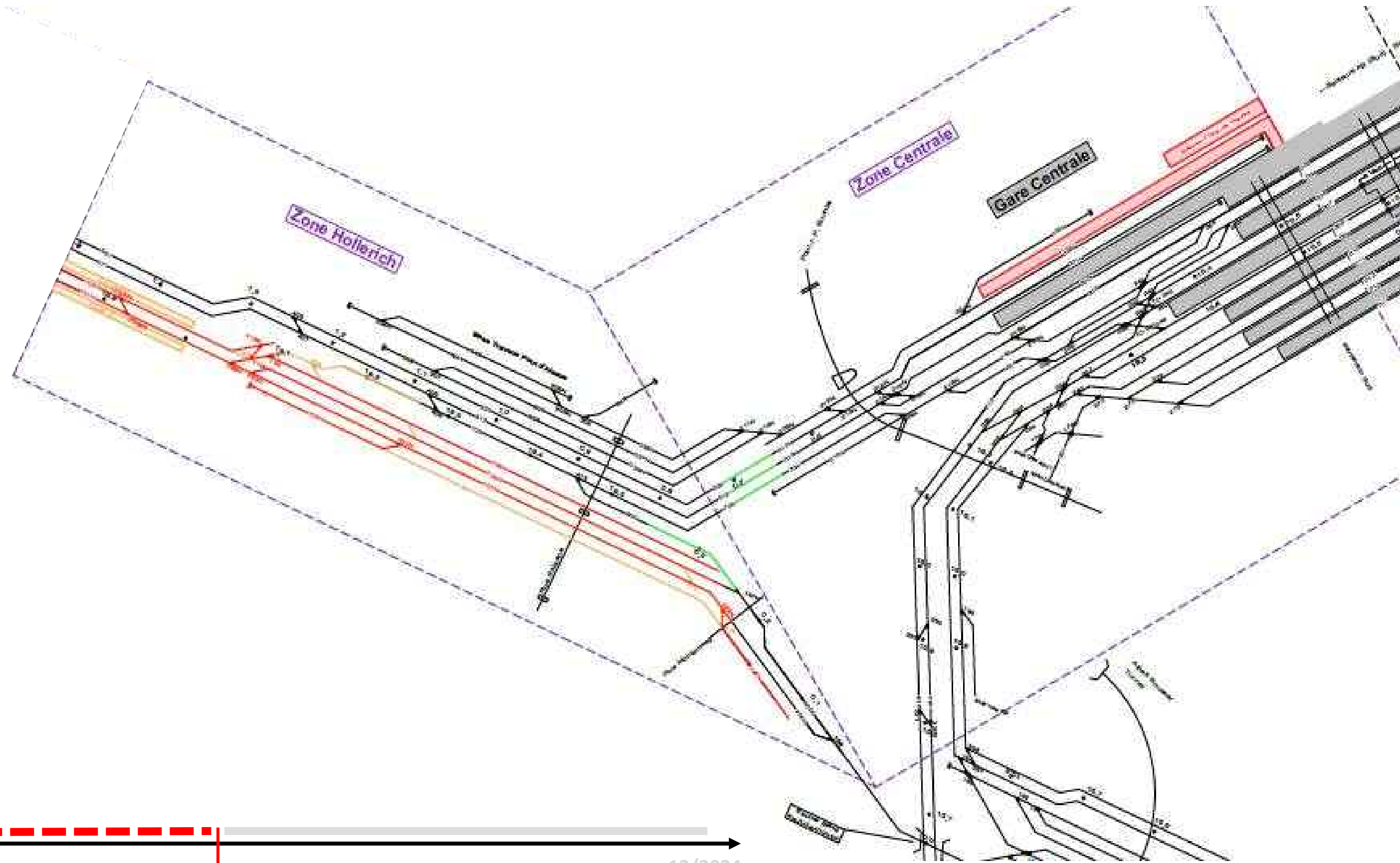


Planning

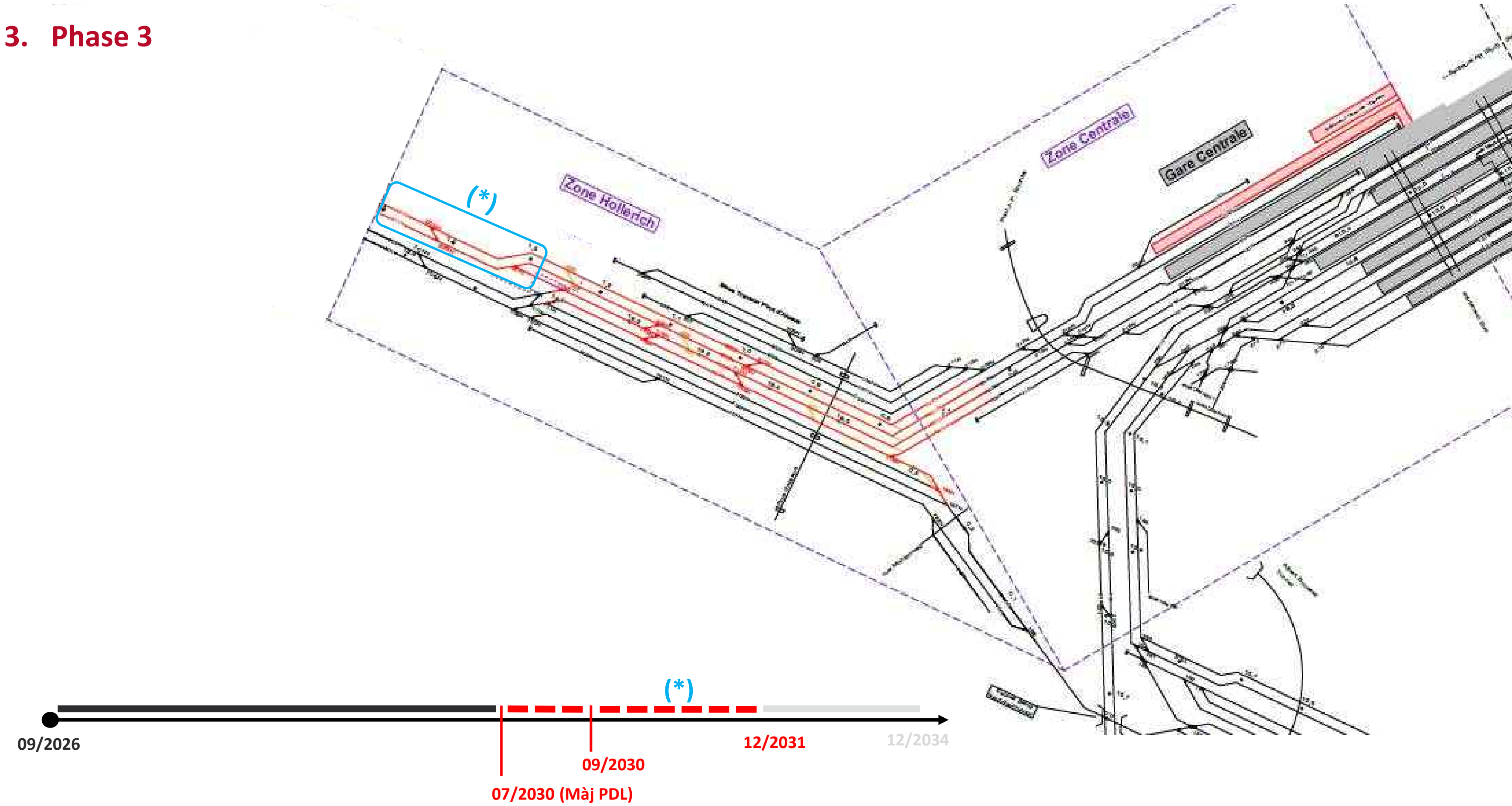
1. Phase 1



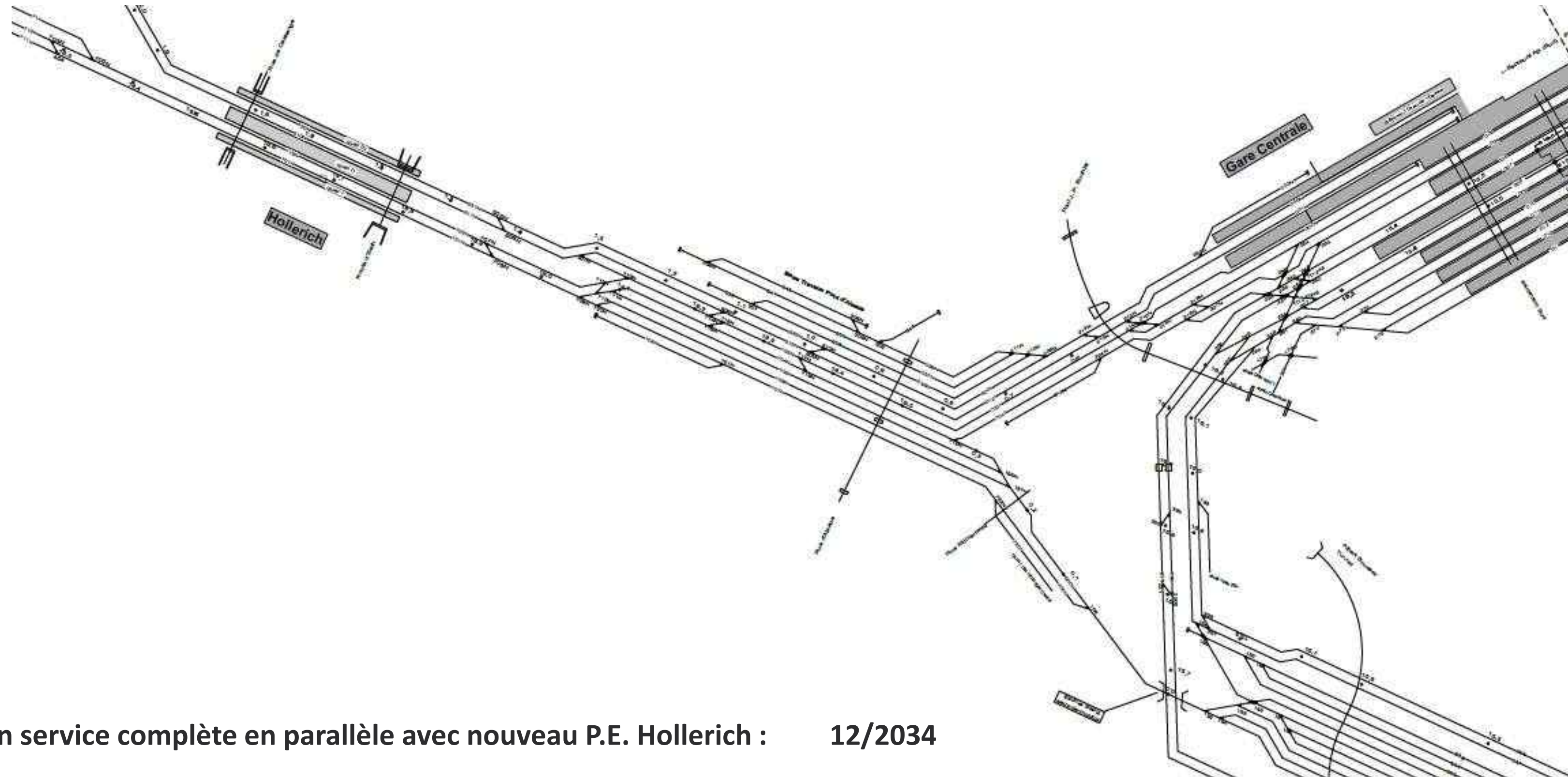
2. Phase 2



3. Phase 3



4. Situation finale



Mise en service complète en parallèle avec nouveau P.E. Hollerich : 12/2034

Estimation

Subdivision de l'estimation des coûts

A) TRAVAUX DE GENIE CIVIL	
Quais à voyageurs	5 001 080,00 €
Aménagement parvis et adaptation bâtiment Grande Vitesse	9 135 000,00 €
Plateformes ferroviaire	30 240 500,00 €
Installation chantier, études, surveillance, certifications	18 023 420,00 €
TOTAL TRAVAUX GENIE CIVIL	
62 400 000,00 €	
B) TRAVAUX DE GENIE TECHNIQUE	
Installations techniques	1 500 000,00 €
TOTAL TRAVAUX GENIE TECHNIQUE	
1 500 000,00 €	
C) TRAVAUX VOIES, CATENAIRES, SIGNALISATION ET TELEPHONIE	
Travaux voies (Division V)	24 700 000,00 €
Travaux énergie (Division E)	18 000 000,00 €
Travaux CS (Division CS)	20 000 000,00 €
Travaux T (Division T)	5 000 000,00 €
TOTAL TRAVAUX VOIES, CATENAIRES, SIGNALISATION ET TELEPHONIE	
67 700 000,00 €	
D) Divers et imprévus (estimation environ 5%)	
6 400 000,00 €	
TOTAL GENERAL A + B + C + D	
138 000 000 €	

Les montants indiqués s’entendent hors taxes sur la valeur ajoutée et correspondent à la valeur 1.164,15 de l’indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2025.

